



VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA EKONOMICKÉ ŽURNALISTIKY

Možnosti využití technických památek na území města Ostravy

Possibilities of technical monuments utilization on the territory of Ostrava

Student: Eva Dušková

Vedoucí bakalářské práce: prof. Ing. Jiří Kern, CSc.

Ostrava 2011



## **Prohlášení**

„Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně“.

V Ostravě dne 9.5. 2011

Eva Dušková

# Obsah

1	Úvod.....	7
2	Teoretické aspekty využití technických památek .....	8
2.1	Cestovní ruch.....	8
2.1.1	Definování cestovního ruchu .....	9
2.1.2	Typologie cestovního ruchu.....	9
2.1.2.1	Druhy cestovního ruchu.....	10
2.1.2.2	Formy cestovního ruchu.....	11
2.2	Vývoj cestovního ruchu.....	12
2.2.1	Trvale udržitelný rozvoj.....	15
2.3	Technické památky.....	16
2.3.1	Vymezení pojmu technická památka .....	16
2.3.2	Členění technických památek .....	17
2.3.3	Využitelnost technických památek .....	20
2.3.4	Ochrana technických památek .....	21
2.3.5	Světové kulturní a přírodní dědictví.....	23
3	Identifikace stavu a možného využití vybraných technických památek na území města Ostravy .....	25
3.1	Dolní oblast Vítkovice.....	27
3.1.1	Historie.....	27
3.1.2	Současnost.....	30
3.1.3	Financování .....	34
3.2	Důl Michal.....	35
3.2.1	Historie.....	35
3.2.2	Současnost.....	36
3.2.3	Financování .....	40
3.3	Nová Karolina .....	40
3.3.1	Historie.....	40
3.3.2	Současnost.....	41

3.3.3	Financování .....	44
3.4	Možnosti využití budovy vlakového nádraží v Ostravě – Vítkovicích .....	46
3.4.1	Historie .....	46
3.4.1	Současnost .....	47
3.4.2	Vlastní návrh na využití objektu .....	47
4	Využití řešené problematiky v médiích .....	49
4.1	Rozhovor s koordinátorkou průvodcovského servisu v areálu „Dolní oblasti Vítkovic“ Janou Ottovou .....	49
4.2	Anketa .....	51
4.3	Ostrava se předvede v novém kabátě už příští jaro .....	54
4.4	Navštivte poklady Ostravského kraje a nejen ty kovové! .....	56
5	Závěr .....	59
	Seznam literatury .....	60
	Seznam zkratek .....	63

# 1 Úvod

Cestovní ruch patří mezi oblíbené způsoby trávení volného času. Jeho význam spočívá nejen v šíření vědomostí, poznání nových kultur a přírodních krás, ale také v propagování země jako přitažlivou destinaci cestovního ruchu. Svůj přínos má turismus i pro národním hospodářství. Pro úspěšnou realizaci cestovního ruchu je třeba zajištění služeb z různých oborů a jejich vzájemné propojení což přispívá ke zvyšování ekonomické aktivity země. Cestovní ruch umožňuje využití bohatství státu, které by jinak zůstalo nevyužito.

Jako v každém oboru i v turismu musíme stále vyhledávat další atraktivity, které jsou pro návštěvníky zajímavé a přimějí je místo navštívit nebo se na něj vracet. Jednou z takových zajímavostí jsou technické památky. Jejich existence tvoří jedinečný doklad vývoje průmyslu v našich zemích a pracovitosti našich předků.

Téma „Možnosti využití technických památek na území města Ostravy“ jsem si vybrala proto, že díky uhelnému bohatství Ostravska jsou staré průmyslové objekty každodenní součástí mého života a setkávám se s nimi při každé cestě do školy nebo do práce. Cílem mé bakalářské práce je zmapování vývoje technických památek v Ostravě. Pro vypracování jednotlivých kapitol použiji deskriptivní metodu.

Náplní druhé kapitoly bude definování jednotlivých pojmů, teoretická východiska cestovního ruchu, jeho vývoj a dělení. V další části kapitoly se budu zabývat problematikou technických památek, jejich dělením, možnostmi využití, problémy s tím spojenými a také jejich ochranou.

Ve třetí kapitole si vyberu několik významných památek, popíši jejich minulost a zaměřím se především na jejich aktuální stav a plány do budoucna. Dále si vyberu objekt, který není součástí žádných projektů a pokusím se navrhnout možnost využití tohoto objektu tak, aby byl přínosem pro společnost.

Ve čtvrté kapitole zpracuji dané téma v několika žurnalistických žánrech a zaměřím se jak na mnou zmíněné objekty, tak na technické památky obecně.

## **2 Teoretické aspekty využití technických památek**

Česká republika se díky své poloze v samém srdci Evropy stala místem mnoha historických událostí a prolínání kulturních směrů. Neméně přitažlivá je z hlediska přírodních krás. Na jejím území se rozprostírají lesy a louky protkávané řekami a lemované pásy hor. Díky zručnosti našich předků dnes můžeme obdivovat jejich díla a dozvědět se více o historii naší země. Česká republika je tedy atraktivní oblastí z hlediska cestovního ruchu a turistická místa jsou vyhledávána jak domácími tak zahraničními turisty. Pro rozvoj v této oblasti jsou však stále vyhledávány nové možnosti, které by přilákaly další návštěvníky.

Za velkou příležitost pro český cestovní ruch můžeme považovat velké množství technických památek, které se na území naší země nachází. Jedná se o průmyslové objekty, díky kterým máme možnost nahlédnout do počátků a rozvoje techniky, na níž měli čeští pracovníci velký podíl. Díky své jedinečnosti je využití technických památek velkým přínosem pro budoucí rozvoj cestovního ruchu.

### **2.1 Cestovní ruch**

Cestovní ruch je významnou součástí dnešní moderní společnosti. Jedná se o jev, při kterém lidé uspokojují své potřeby prostřednictvím záměrné, dočasné změny svého stálého prostředí, které tyto potřeby neuspokojuje dostatečně nebo vůbec. Může to být potřeba poznání, odpočinku, vzdělání, seberealizace, zážitků nebo také potřeba zotavení a další.

Cestovní ruch má více významů než jen uspokojování našich potřeb prostřednictvím množství zboží a služeb. V důsledku vědecko-technického pokroku, který víceméně negativně působí na psychické i fyzické zdraví člověka, cestovní ruch přispívá k obnově duševních i tělesných sil a působí tak pozitivně na naše zdraví. Poznáváním nových míst, tamějších zvyků a kultur si rozšiřujeme své obzory a sbližujeme se s ostatními národy. Cestovní ruch také plní funkci měřítka životní úrovně obyvatelstva. Určitý vliv má rozvoj cestovního ruchu také na ekonomickou úroveň země. Z důvodu jeho realizace mimo stálé bydliště je potřeba zajištění řady ekonomických činností. Je tedy přínosem jak pro regionální tak i pro národní



a celosvětovou ekonomiku. Zajišťuje rozvoj celkové vybavenosti určitých oblastí z hlediska infrastruktury a materiálně-technické základny a se vzrůstajícími požadavky účastníků cestovního ruchu také rozvoj služeb, což všechno přispívá k tvorbě nových pracovních míst a rozvoji ekonomiky.

### **2.1.1 Definování cestovního ruchu**

Cestovní ruch je mnohostranným společenským jevem, nelze jej tedy přesně vymezit jedinou definicí. Existuje jich mnoho a autoři v nich vždy zdůrazňují nějaké hledisko. Podle Malé (1999) můžeme shrnout podstatné stránky cestovního ruchu a sestavit tak základní rysy cestovního ruchu, jimiž jsou:

- dočasnost změny místa stálého bydliště a dočasnost pobytu mimo něj,
- nevýdělečný charakter cesty a pobytu,
- vztahy mezi lidmi, jež cestovní ruch vyvolává.

Stálá potřeba přesně formulovat cestovní ruch vyústila v jeho definování Světovou organizací cestovního ruchu (WTO – World Tourism Organization) v roce 1991 na Mezinárodní konferenci o statistice cestovního ruchu. Účastníci konference v kanadské Ottavě přijali návrh, podle kterého je cestovní ruch definován jako „činnost osoby, cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí (mimo místo bydliště) a to na dobu kratší než je stanovena<sup>1</sup>, přičemž hlavní účel její cesty je jiný, než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.“

### **2.1.2 Typologie cestovního ruchu**

Cestovní ruch můžeme podle Malé (1999) rozdělit na různé druhy a formy podle mnoha kritérií. V realitě ale nakonec stejně dochází k prolínání obou těchto skupin.

---

<sup>1</sup> U mezinárodního cestovního ruchu je tato doba stanovena na období 1 rok, u domácího cestovního ruchu na 6 měsíců.

### 2.1.2.1 Druhy cestovního ruchu

- **Podle místa realizace**

- a) **Domácí** cestovní ruch, který představuje účast občanů daného státu na cestovním ruchu v tuzemsku.
- b) **Zahraniční** cestovní ruch má dvě složky:
  - *Aktivní cestovní ruch*, který představuje účast zahraničních turistů na cestovním ruchu u nás. Nazývá se také jako příjezdová, či incomingová turistika.
  - *Pasivní cestovní ruch*, nebo-li výjezdová, outgoingová turistika zahrnuje účast občanů dané země na cestovním ruchu v zahraničí.
- c) **Tranzitní** cestovní ruch je specifickým druhem cestovního ruchu a jedná se o krátkodobou účast zahraničních turistů na tuzemském cestovním ruchu při přejezdu území daného státu do třetí země.
- d) **Mezinárodní** cestovní ruch zachycuje pohyby účastníků mezi státy bez určení vnitřních hranic. Je souhrnem zahraničního cestovního ruchu více států.

- **Podle způsobu zabezpečení**

- a) **Organizovaný** cestovní ruch, kde veškeré služby cestovního ruchu v daném rozsahu a složení zajišťuje účastníkům cestovní kancelář nebo jiný příslušný podnikatelský subjekt.
- b) **Neorganizovaný** cestovní ruch, kde si účastník zajišťuje služby sám.

- **Podle počtu účastníků**

- a) **Individuální** cestovní ruch, při kterém účastník cestuje sám.
- b) **Skupinový** cestovní ruch, kdy služby cestovního ruchu jsou zajišťovány hromadně celé skupině osob.

- **Podle délky trvání**

- a) **Krátkodobý** cestovní ruch, kdy pobyt nezahrnuje více než 3 přenocování.
- b) **Dlouhodobý** cestovní ruch, kdy je pobyt delší než 3 přenocování, ale ne více než 6 měsíců v domácím cestovním ruchu a 1 rok v zahraničním.

- **Podle převažujícího místa pobytu**

- a) **Městský** cestovní ruch je organizován ve městech, má krátkodobý charakter a je zaměřen na poznávání turisticky atraktivních míst.
- b) **Venkovský** cestovní ruch, nebo-li agroturistika je realizován ve venkovských usedlostech jako jsou chalupy, statky a farmy a účastníci zpravidla bývají zapojeni do chodu příslušných objektů. Účelem je pobyt v klidném a příznivém životním prostředí a poznání života na venkově.
- c) **Přímořský** cestovní ruch zahrnuje pobyty v přímořských letoviscích. Jeho účastníci zde vyhledávají jak odpočinek, tak společenské a kulturní vyžití.
- d) **Horský** cestovní ruch je realizován především za sportovními účely.

Jako další druh cestovního ruchu můžeme uvést také **cestovní ruch mimo veřejné formy**. Jedná se o pobyt účastníků ve vlastních ubytovacích zařízeních jako jsou chaty a chalupy, popřípadě přenosná zařízení jako stany, karavany a obytné automobily. Tento druh cestovního ruchu je v České republice velmi rozšířený a oblíbený.

#### **2.1.2.2 Formy cestovního ruchu**

Do jednotlivých forem dělíme cestovní ruch podle hlediska motivace účastníků, tzn. podle jejich cíle, za kterým cestují.

- a) **Kulturně-poznávací** cestovní ruch – zaměřený na poznávání různých zeměpisných míst, kulturních a historických památek a kulturních zvyklostí navštívených míst.
- b) **Sportovně-turistický** cestovní ruch – zabývá se pobyty se sportovní náplní. Patří zde např. vysokohorská turistika, horolezectví, cykloturistika a další. Specifickým druhem sportovně-turistického cestovního ruchu je lovecká turistika zahrnující rybolov a lov zvěře.
- c) **Rekreační** cestovní ruch – pobyty na různých místech spojeny se společenským i sportovním vyžitím. Důraz je kladen na celkovou regeneraci psychických i fyzických sil člověka.

- d) **Lázeňsko-léčebný** cestovní ruch – představuje pobyty v lázeňských zařízeních. Je realizován za účelem prevence nebo rekonvalescence a mívá dlouhodobější charakter.
- e) **Dobrodružný** cestovní ruch – zahrnuje aktivity spojené s určitým nebezpečím.
- f) **Vzdělávací** cestovní ruch – cílem účastníků jsou pobyty se vzdělávacími programy, např. jazykovými, sportovními nebo vědeckými.
- g) **Temný** cestovní ruch, **dark tourism** – je orientován na pobyty spojené s návštěvami míst, na kterých docházelo k různým tragédiím a lidskému utrpení jako jsou bitevní pole, mučírny, koncentrační tábory apod.
- h) **Kongresová** turistika – zahrnuje zajištění služeb cestovního ruchu pro účastníky kongresů a sympózií.
- i) **Náboženská** turistika – cílem účastníků je návštěva náboženských a poutních míst.

Existuje i mnoho dalších specifických forem cestovního ruchu. Mohli bychom zde zařadit např. cestovní ruch politicky orientovaný, vojensky orientovaný, nákupní cestovní ruch a nebo také cestovní ruch orientovaný na určitou skupinu památek, například na památky technické.

## 2.2 Vývoj cestovního ruchu

Aby se cestovní ruch v dané zemi rozvíjel, musí podle Čertíka (2001) tato země splňovat určité předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu a to:

### a) přírodní

- *geomorfologické podmínky* - členitost a rozmanitost krajiny, nadmořská výška
- *hydrologické podmínky* - přímořský nebo suchozemský stát, vodní toky, vodní plochy – přírodní, umělé, podzemní vody. U vodních toků hodnotíme splavnost a čistotu vody, u vodních ploch rozlohu, hloubku, teplotu a čistotu vody a u podzemních vod (termální a minerální prameny) se hodnotí jejich složení a teplota.

- *klimatické podmínky* – klimatické pásmo, průměrná teplota, množství srážek, sněhová pokrývka, délka slunečního svitu
  - *biologické podmínky* – fauna a flóra – výskyt vzácných a ohrožených druhů
  - *přírodní zvláštnosti* – jeskyně, vodopády, skalní útvary
- b) **uměle vytvořené** – zejména kulturní, historické a architektonické památky, společenské akce přitažlivé pro účastníky cestovního ruchu jako festivaly, výstavy, folklórní programy, lidové tradice a umění a jiná významná místa (rodiště známých osobností, bojiště slavných bitev)
- c) **materiálně-technické** - vybavenost státu dopravními, ubytovacími, stravovacími službami, kulturními a sportovně-rekreačními zařízeními, bankovními, zdravotnickými a informačními službami apod.
- d) **sociálně-ekonomické** – rozvoj cestovního ruchu předpokládá určitý stupeň ekonomické úrovně dané země, s čímž souvisí životní úroveň obyvatelstva a rovněž materiálně-technická vybavenost
- e) **politické** – tzn. stabilní politická situace, mírové podmínky, které zajišťují účastníkům cestovního ruchu jejich bezpečnost
- f) **demografické** – zahrnují zvyky, tradice, vzdělanost, mentalitu, věkové složení obyvatelstva a vše ostatní s obyvatelstvem spojené
- g) **ekologické** – zahrnují příznivé životní prostředí jako čistota vod, ovzduší, potravin, ale také nebezpečí ekologických katastrof (radioaktivita, ropa, plyn).

Dalšími předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu jsou svoboda pohybu, volný čas a dostatek finančních prostředků. Za nejdůležitější příčiny vzniku cestovního ruchu podle Ryglové (2007, str. 13) považujeme:

- „potřebu obnovit spojení s přírodou s cílem reprodukovat pracovní sílu,

- růst vzdělání jako realizace potřeby poznání,
- obnovování a navazování styku s lidmi.“

V minulosti docházelo k cestování nejvíce z důvodu obchodních, vojenských, poznávacích i prestižních. Dnes je cestovní ruch realizován především za účelem poznávání, rekreace a provozování volnočasových aktivit.

Lidé, z jakéhokoli důvodu, cestovali od pradávna. Nejstaršími cestovateli byli dle Ryglové (2007) Řekové, Eypťané a Římané. První doklady o cestování pochází z 5. století př. n. l. Ve středověku se spolu se zámořskými plavbami rozmáhal i cestovní ruch spojen s obchodem, kolonizací a objevitelskými cestami. V období průmyslové revoluce je cestování spojeno s pohybem pracovních sil a s cestováním lidí za vzděláním a zkušenostmi. Počátky moderního cestovního ruchu jsou spojovány se jménem **Thomase Cooka**, který v roce 1841 založil první cestovní kancelář.

V České republice nastal největší rozmach v období hospodářské konjunktury v roce 1937. Dařilo se převážně trampingu. Stát do cestovního ruchu nezasahoval a jeho účastníci mohli cestovat bez větších administrativních omezení.

Po druhé světové válce se naše země ocitla v socialistickém bloku a předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu jako jsou svoboda pohybu a dostatek finančních prostředků u nás byly v celku potlačeny. Základem se stal domácí cestovní ruch, v 50. letech se začalo rozvíjet chataření a chalupaření, což má u nás velkou oblibu dodnes. Existovalo jen několik cestovních kanceláří, které nestíhaly pokrývat poptávku po zájezdech. Povoleno bylo cestovat převážně jen do zemí socialistického bloku.

V důsledku změny politické situace se v 90. letech minulého století změnila i situace v oblasti cestování. Rozvoji cestovního ruchu prospělo zrušení vízové povinnosti, vznik velkého množství cestovních kanceláří, uzavření bezdevizového styku s většinou turistických zemí a také velký nárůst zahraničních turistů v České republice. Postupně se však trh nasýtil a nabídka zájezdů začala převyšovat poptávku. Také pro zahraniční cestovatele přestala být Česká republika nepoznanou postkomunistickou zemí a počet turistů postupně klesal.

Naše země má mnoho předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu. S využitím nových postupů, inovací, zlepšováním nabízených služeb a zvyšováním nabídky turisticky atraktivních míst a objektů (jako jsou například technické památky) se Česká republika stává stále více atraktivní pro účastníky cestovního ruchu.

Na počátku nového tisíciletí se cestovní ruch v České republice nadále rozvíjí, což je způsobeno velkou konkurencí mezi jednotlivými zeměmi, novými nároky na cestování, růstem volného času a změnami životního stylu obyvatelstva, růstem mobility a odstraňováním bariér různého charakteru mezi státy. Od roku 1999 došlo k redukci počtu cestovních kanceláří, které nyní poskytují kvalitnější služby včetně pojištění. Podíl na rozvoji cestovního ruchu mají také zahraniční společnosti podporující tento rozvoj, rozmach franchisingu (McDonald's, Holiday Inn), rozvoj specifických odvětví cestovního ruchu (agroturistika), stále se rozšiřující nabídka služeb a také propagace České republiky jako bezpečné destinace.

### **2.2.1 Trvale udržitelný rozvoj**

Podle Ryglové (2007) využívá cestovní ruch pro svoji existenci a rozvoj životní prostředí a přírodu. Kvalitní životní prostředí a neponičené přírodní prostředí patří mezi předpoklady rozvoje cestovního ruchu. Je tedy v zájmu cestovního ruchu tato prostředí chránit.

Definice dle zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí zní: „Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.“

V roce 1992 byl na konferenci OSN v Rio de Janeiro schválen program k vytvoření trvalého vývoje planety až do 21. století s názvem **AGENDA 21**. Jeho součástí se stal i program udržitelného rozvoje cestovního ruchu a turistiky. Dokument nebyl právně závazný, měl jen morální a praktickou váhu a podepsalo jej 182 států. Cíle programu však zdaleka nedosahovaly plánovaných hodnot a tak od něj bylo v roce 2002 odstoupeno. Od roku 2010 se členské státy Evropské Unie zavázaly plnit strategii **EVROPA 2020**, která se rovněž zabývá otázkou obnovitelných i neobnovitelných zdrojů.

Udržitelný rozvoj turistiky uspokojuje potřeby současných účastníků cestovního ruchu a turistických oblastí a chrání a zvyšuje tyto možnosti i pro budoucí generace.

## **2.3 Technické památky**

Technické památky nemají zatím v českém cestovním ruchu stejně velký význam jako jiné kulturní památky, např. hrady, zámky, kostely nebo kláštery. Přitom se jedná o jedinečný doklad pracovitosti a zručnosti našich předků. Jak uvádí Mazáč (2003, str. 2), „jedná se o cenné svědectví o významném podílu prostých lidí na rozvoji techniky, o dovednosti českých rukou.“ Setkáváme se s nimi téměř na každém kroku, ve městě i na vesnici. Patří mezi ně staré hutě a hamry, sklárny, větrné a vodní mlýny, staré mosty, zlatokopecské sejpy, pozůstatky po dolování, vodní kanály, sýpky a solnice, uzavřené doly a těžní věže, dopravní prostředky a jejich tratě a také hudební nástroje.

### **2.3.1 Vymezení pojmu technická památka**

Podle Mazáče (2003, str. 5) „lidská díla ve společenském vývoji nevznikají jako památky, lidská díla se památkami stávají v důsledku rozpoznání a určení míry jejich památkové hodnoty. Na základě této hodnoty si k nim společnost utváří vztah – ochraňuje je, renovuje je a cílevědomě programuje jejich kulturně výchovné i společenské využití.“ Považuje za technické památky taková lidská díla, která dokládají vývoj techniky, vědy a výroby v historii společnosti (jejich rozmanitých základních forem a užití v různých oblastech společenského života a v různých společenskohistorických podmínkách) a jejichž kulturní hodnota je takového stupně, že je v zájmu společnosti jejich trvalé uchování.

V zákonu č. 22/1958 sb. o kulturních památkách najdeme definici kulturní památky jako „kulturní statek, který je dokladem historického vývoje společnosti, jejího umění, techniky, vědy a jiných oborů lidské práce a života, nebo jest jí dochované historické prostředí sídlištních celků a architektonických souborů, anebo věc, která má vztah k význačným osobám a událostem dějin a kultury.“



Na základě tohoto výkladu definovala Dvořáková (2001, str. 33) technickou památku jako „jedinečné nebo typické hmotné pozůstatky dokládající vývoj techniky a její úroveň v určitých historických podmínkách.“

Jasiuk (1967, str. 97) považoval za „technickou památku každý předmět nebo objekt, který vznikl následkem lidské činnosti, jejímž účelem bylo přizpůsobení přírody potřebám člověka a mající historickou hodnotu dokumentující tuto činnost v takové míře, že to rozhoduje o potřebě trvalého zachování dané památky jako kulturního statku.“

Za technické památky považujeme tedy kulturní statky, které mají takovou historicko-dokumentární hodnotu, dokazující vývoj vědy, techniky a dalších oborů lidské práce, že je celospolečenským zájmem zajistit jejich zachování.

### 2.3.2 Členění technických památek

Množství a různorodost technických památek nám umožňuje jejich dělení podle různých kritérií. Můžeme je dělit na památky **movité** – se kterými lze volně pohybovat a **nemovité** – se kterými hýbat nelze a jsou v evidenci nemovitostí, **hmotné** a **nehmotné**, podle oborů ve kterých vznikly a podle dalších kritérií jako např. doba a místo jejich vzniku nebo podle druhů.

Lednický (2004) člení památky podle toho, zda se nachází na svém **původním místě** – **in situ** – nebo ve **sbírkách** či na jiném místě. Uvádí také, že přítomnost památek vytváří tzv. ducha místa – **genia loci** – čímž se významně podílí na atmosféře místa, kde se nacházejí. Člení také památky podle druhů.

#### a) Památky hornictví a hutnictví

Velké množství nerostného bohatství na území naší republiky umožnilo vývoj hornictví i hutnictví u nás. Čechy byly od pradávna známy těžbou různých surovin a v této oblasti nabyly světového významu díky vyspělé báňské technice, zákonodárství a školství. První primitivní pokusy o hornickou činnost se datují až do doby kamenné, tj. před sto padesáti tisíci lety. Nejstarší písemné doklady o vyspělém rudém hornictví pochází z počátku 13. století. Památky hutnictví se datují až do dob pravěku. Dokladem jsou archeologické

výzkumy, díky nimž bylo objeveno mnoho starých pecí. Památky hornictví a hutnictví tedy patří k nejstarším technickým památkám u nás.

#### **b) Památky na zpracování zemědělských produktů**

Nejtypičtějším památkami této skupiny jsou mlýny a to jak vodní tak větrné. Často bývají zachovány s původním technologickým vybavením, ale i obydlím a dokazují tak vysokou úroveň lidového stavitelství na českém venkově. Dále zde patří památky vinařství, což dokazuje velké množství vinných sklípků především v oblasti jižní Moravy, a pivovarnictví, jehož dokladem jsou pivovarské domy dokládající vývoj pivovarnictví od středověku až po současnost.

#### **c) Technické památky textilní výroby**

Přechodem od manuální výroby k průmyslové docházelo k nepřetržitému modernizování a přestavování objektů textilního průmyslu. Z toho důvodu se mnoho těchto památek nezachovalo. Za památky textilního průmyslu můžeme považovat soukenické domy, které se dochovaly v některých historických městech.

#### **d) Památky výroby sklářské, keramické a meltovin**

Nálezy sklářských a keramických pecí dokládají vývoj tohoto odvětví už od středověku, ale úpadek sklářské výroby a modernizace sklářských hutí způsobily, že v původní podobě se nám žádné památky sklářského průmyslu nezachovaly.

#### **e) Památky vodárenství**

Památky vodárenství měly často nejen technickou, ale také architektonickou hodnotu a tak podobu dnešních měst a obcí dotváří kamenné kašny a staré vodárenské věže.

#### **f) Památky komunikačního a vodního stavitelství**

Zručnost našich předků dokládá řada památek komunikačního a vodního stavitelství. Patří zde staré dřevěné a kamenné mosty budované již od středověku, staré komunikace, jejichž součástí jsou kamenné rozcestníky a milníky, budovy pošt a starých zájezdních hostinců a také pozůstatky prvních železnic jako jsou železniční mosty a budovy vlakových nádraží.

Velkou tradici u nás mají také vodní stavby jako rybníční soustavy v jižních Čechách, hráze, stoky a také vodní elektrárny, které mají jak technologickou tak architektonickou hodnotu.

### **g) Pevnostní stavby**

Za technické památky jsou považovány i opevnění měst, rozsáhlé pevnostní stavby a hradební soustavy. Mnoho z nich byly budovány již ve středověku a jsou jedinečné svou rozmanitostí i kvalitou.

Dále Lednický (2004, str. 102) vymezuje pojem **brownfields**. Slovo je přejato z angličtiny a doslova jej můžeme přeložit jako „hnědá pole“. Ve skutečnosti se jedná o „plochy, které byly v minulosti využívány pro průmyslovou, zemědělskou, stavební nebo jinou činnost a mohly by být následkem této nebo i předchozí činnosti kontaminovány (ekologická zátěž) či jinak zdevastovány což snižuje jejich atraktivitu pro budoucí využití.“ Jde tedy o plochy, které byly průmyslově využívány a jejichž dalšímu využití brání ekologické znečištění, nedostatek finančních prostředků a jiné překážky jako např. nesprávně vymezené majetkové vztahy.

Jako všechno i brownfields mají své výhody i nevýhody. Jejich revitalizace zvyšuje kvalitu a atraktivitu městských center, zajišťuje příliv investorů, tvorbu nových pracovních míst a v důsledku toho příliv finančních prostředků městu či obci. Dopomáhají regionálnímu rozvoji díky umístění v blízkosti městských center.

Na druhou stranu náklady na rekonstrukci brownfields jsou vysoké a tak podniky dávají často přednost tzv. **greenfields** - „zeleným loukám“ v okrajových oblastech měst. Z hlediska rozvoje města je atraktivnější využít již v minulosti užívanou plochu. Záleží, pro jaké účely má být oblast použita. V případě obchodu a služeb je vhodné využít **brownfields** v centru města, naopak v případě ohrožení města negativními externalitami je lepší podnik uskutečnit v okrajových **greenfields**. Tato situace však vytváří další náklady především pro obec v podobě zajištění výstavby komunikací, dopravní obslužnosti, komunálních služeb a inženýrských sítí. Proto se často na financování podílí jak příslušná obce tak soukromý sektor a stát.

Jak uvádí Mazáč (2003), po druhé světové válce byly technické památky rozděleny do tří kategorií podle jejich dokumentární hodnoty, která určovala stupeň péče o ně.

- a) Objekty představující původní celek technického díla a jsou důležitou součástí technického vývoje.
- b) Dochované objekty, které dokládají proces výroby a stupeň technického vývoje v určitém historickém období.
- c) Ostatní objekty, dochované v neúplné nebo modernizované podobě, ale přesto dokazující historický vývoj techniky.

Významným členěním technických památek je členění podle oborů lidské činnosti. Jednotlivé obory jsou seřazeny podle abecedy a patří zde: architektura industriálních staveb, doprava, dřevo a jeho zpracování, elektroenergetika, elektrotechnika, hornictví, hutnictví, chemický průmysl, keramika a porcelán, knihařství a polygrafické techniky, koželužství a kožedělný průmysl, lázeňství, mincovnictví, papírenství, plynárenství, poštovníctví, potravinářství, sklenářství, slévárenství, strojírenství, textilnictví, věda aplikovaná, vodohospodářství a vojenství.

### **2.3.3 Využitelnost technických památek**

Technické památky představují jedinečný doklad průmyslové tradice podniku a dané lokality. Dle Lednického (2010) nám dávají možnost k vytvoření řady nových a originálních podnikatelských možností. Jejich existenci můžeme využít v propagaci podniku a jeho výrobků nebo k vytvoření celkové image společnosti. Přítomnost průmyslových památek výrazně přispívá k rozvoji regionálního cestovního ruchu. Klasické možnosti turistického využití jsou doplněny o specifickou nabídku, což zvyšuje atraktivitu regionu a činí ho tímto jedinečným.

Nejlepším způsobem společenského využití technické památky je podle Mazáče (2003) její zpřístupnění veřejnosti jako prohlídkových objektů. V závislosti na jejich technickém stavu mohou být zpřístupněny jako:

- a) prohlídkové objekty předvádějící svou původní výrobní funkci,
- b) prohlídkové objekty v klidu,

c) zpřístupněné samoobslužné objekty.

Další možností jak naložit s tímto druhem památek je najít pro ně nové využití. Často veliké objekty a rozlehlé areály nabízí mnoho způsobů společenského využití. Mohou být využity jako kulturní, společenské, sportovní, nákupní a zábavní centra, jako obytné nebo administrativní budovy a zóny volného času. Jejich využití jako hotely, restaurace a další objekty turismu nemálo přispějí k rozvoji cestovního ruchu.

Pravdou je, že mnoho průmyslových památek se nachází ve velmi špatném stavu. Jejich konstrukce jsou znehodnocovány rzí, mnohé jsou polhčovány samotnou přírodou. Takový stav technických památek pochopitelně pozornost návštěvníků nepřitahuje. Pro jejich renovaci a údržbu je třeba velké množství finančních prostředků, což často bývá velkou překážkou při realizaci projektů. Zabezpečení původního provozu památky je velmi nákladné, ale zprovoznění původních funkcí mnohonásobně zvyšuje její atraktivitu, protože přináší názornou ukázkou starých výrobních postupů.

Mezi další problémy při uplatňování technických památek podle Lednického (2010) patří:

- nezájem návštěvníků i přes originalitu a unikátní charakter tohoto druhu památek,
- špatná dostupnost průmyslových objektů,
- nepřítomnost infrastruktury požadované návštěvníkem,
- potřebné úpravy památky mohou být v rozporu se zásadami památkové péče,
- problémy s majetkovými vztahy,
- nízká ziskovost objektu i po realizaci nákladné rekonstrukce,
- nedostatek odborníků v dané oblasti v podobě průvodců.

Překonáním těchto překážek umožňujeme zachování technických památek ať už v jejich původním stavu nebo prostřednictvím jejich nového kulturního a komerčního využití.

#### **2.3.4 Ochrana technických památek**

Každá společnost se snaží o zachování svých tradic, svého kulturního dědictví, do kterého patří i technické památky. Zatímco movité technické památky byly shromažďovány v technických sbírkách a muzeích už několik desítek let, první snahy o ochranu nemovitých

technických památek byly zaznamenány až za První republiky v roce 1924, kdy byla v Národních listech uveřejněna výzva na záchranu technických památek. Do popředí zájmu se však nemovité technické památky dostávají až v 60. letech 20. století vydáním **zákona č.22/1958 Sb. o kulturních památkách** a vzniká tak nová vědní disciplína – průmyslová archeologie.

První soupis technických památek začal vznikat v 60. letech minulého století jako podklad pro **Státní seznam nemovitých kulturních památek**. Památky byly zařazovány do evidence na základě kritérií jako jsou stáří objektu, jejich architektonická hodnota a ojedinělost památky. Soupis měl však i mnoho nedostatků, protože do evidence byly zařazovány převážně nemovité technické památky, které se měly stát součástí speciálních muzeí. Z kapacitních důvodů se však tento záměr neukutečnil.

Otázka ochrany technických kulturních památek začala nabývat na významu až v 80. letech, kdy se začala dostávat do popředí zájmu jak odborníků tak veřejnosti naneštěstí díky jejich bourání a zanikání. Důsledkem této situace bylo založení **Sekce ochrany průmyslového dědictví při Klubu přátel Národního technického muzea v Praze** v roce 1986, čímž se i naše země zapojila k mezinárodním snahám o zachování kulturních památek a 1.ledna 1988 byl prosazen nový **zákon o státní památkové péči č. 20/1987 Sb.**

V roce 1995 vyhlásilo Ministerstvo kultury ČR projekt s názvem „**Výzkum industriálních a technických areálů a objektů.**“ Účelem bylo podnítit snahu o tvorbu projektů zaměřených na využití technických objektů a shromažďování dokumentací o industriálních památkách, které jsou dokladem industriálního dědictví u nás.

1.května 2002 bylo zřízeno **Výzkumné centrum průmyslového dědictví při ČVUT v Praze**. Jeho hlavním úkolem je mapování průmyslového dědictví v České republice a rozvinutí výzkumné činnosti v oblasti teorie architektury, památkové péče a urbanismu.<sup>2</sup>

Jednou z možností zachování průmyslového dědictví je technické muzejnictví. Mazáč (2003) rozděluje muzea technického zaměření v ČR do čtyř kategorií:

---

<sup>2</sup> <http://vcpd.cvut.cz>

- a) **sítě výrobních tradic** nebo také památníky, které jsou zřizovány jako tradiční obor nebo k uctění přínosu významných osobností vědy a techniky,
- b) **podniková technická muzea** mají vyšší kvalitativní úroveň. Mezi známá podniková muzea patří např. automobilové muzeum v Kopřivnici nebo Hornické muzeum OKD Landek,
- c) **jednooborová technická muzea** mívají širší tématické nebo teritoriální zaměření. Příkladem může být Hornicko-hutnické muzeum v Kladně.
- d) **technické muzeum v přírodě**, kde patří skanzeny a jiné průmyslové památky zachované ve svém přirozeném prostředí v přírodě.

Nemalou roli při péči a ochraně průmyslového dědictví hrají také **Národní památkový ústav** a **Ministerstvo kultury ČR**.

### 2.3.5 Světové kulturní a přírodní dědictví

Dne 16. listopadu 1972 byl dle Lednického (2004) na generální konferenci **UNESCO** podepsán mezinárodní dokument s názvem **Úmluva o ochraně světového a přírodního dědictví**. Součástí tohoto dokumentu je **Seznam světového kulturního a přírodního dědictví**, do něhož jsou zapisovány nejhodnotnější památky. Návrh na zapsání památky do seznamu navrhuje účastnický stát. Po prověření památky nezávislými experty rozhoduje Mezivládní výbor (řídící orgán úmluvy) o zapsání památky do seznamu. Mezivládní výbor má v pravomoci

i vyškrtnutí dříve zapsaných památek ze seznamu. Zápis památky do Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví je pro danou zemi velká čest. Podpisem Úmluvy o ochraně světového a přírodního dědictví se členská země zavazuje ochraňovat objekty světového významu a zachovat je tak v dobrém stavu pro příští generace. „Úmluva“ rozlišuje tři skupiny světového dědictví:

- a) **kulturní dědictví**, kde patří architektonické památky, sochařská díla, objekty archeologické povahy, obydlí a nápisy ve skalách a další objekty, které mají historickou, vědeckou a uměleckou hodnotu,

- b) přírodní dědictví** zastoupené přírodními památkami, které mají estetickou nebo vědeckou světovou hodnotu a oblasti, které jsou domovem ohrožených rostlinných a živočišných druhů,
- c) smíšené památky**, které mají jak kulturní tak přírodní světovou hodnotu.

Česká republika je bohatá na přírodní i kulturní památky, což dokazuje i skutečnost, že v evidencích českých muzeí a galerií je evidováno 40 000 nemovitých kulturních památek a 840 000 movitých památek. V naší zemi se nachází také 113 památkových rezervací a 390 památkových zón. V Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO je zapsáno již 12 českých památek. Ty jsou označeny speciálním znakem, který nesmí být používán ke komerčním účelům.



### **3 Identifikace stavu a možného využití vybraných technických památek na území města Ostravy**

Nejstarší doklady o přítomnosti člověka na území Ostravy spadají podle Bakaly (1993) až do období před 300 000 lety. Přítomnost druhu Homo Erectus dokazují nálezy pazourkových nástrojů. Asi před 25 000 lety se na vrcholu Landek, nad soutokem řek Odry a Ostravice, utábořili lovci mamutů, kteří jako první v této oblasti použili černé uhlí jako palivo. Jeho sloje v oblasti Landeku vychází až na povrch. Přítomnost lovců mamutů dokazuje i Petřkovická (Landecká) Venuše nalezena roku 1953. V 8. století zde přišli Slované a kmen Holasiců vybudoval na vrchu Landek první hradiště.

Původně malá osada vznikla nad řekou Ostrá, dnešní Ostravicí, která dodnes dělí Ostravu na dvě části – Moravskou a Slezskou. První písemná zmínka o Polské, dnešní Slezské Ostravě pochází z dokumentu papeže Řehoře IX. z roku 1229. O Moravské Ostravě se poprvé zmiňuje ve svém spisu olomoucký biskup Bruno ze Schauenburku 29. listopadu 1267. Statut města získala Moravská Ostrava mezi lety 1267–1279. Nad soutokem řek Lučiny a Ostravice byl roku 1297 postaven Slezskoostravský hrad, aby střežil hranice mezi českým a polským státem.

Umístění města na jantarové stezce zajišťovalo jeho prosperitu a stalo se tak centrem pro biskupské vesnice v okolí. Jádrem města tvořilo pravidelné čtyřúhelníkové náměstí – dnešní Masarykovo. Roku 1362 udělil městu Karel IV. právo konání šestnáctidenního výročního trhu. Díky udělenému privilegiu se tak Ostrava proměnila v důležité místo pro trhovce. Husitské období město ve větší míře nezasáhlo, i když bylo na krátký čas husity obsazeno. V roce 1437 bylo město začleněno do husitského panství, kde setrvalo až do roku 1848.

Od druhé poloviny 15. století začíná ve městě převažovat české obyvatelstvo, dosud tvořili velkou většinu Němci. První zmínka o radnici na dnešním Masarykově náměstí pochází z roku 1539. Prošla několika úpravami a její dnešní podoba pochází z roku 1859. Důležitou složkou hospodářství bylo rybníkářství. Roku 1533 město zakoupilo Čertovu Lhotu – dnešní Mariánské hory a v roce 1555 Přívoz.

Město se nevyhnulo ani nejružnějším katastrofám. V roce 1556 v důsledku požáru shořely skoro všechny domy na náměstí a roku 1625 podlehl téměř polovina obyvatel morové epidemii. Za třicetileté války byla Moravská Ostrava okupována dánským a švédským vojskem a byla tak jedním z nejvíce postižených českých měst. Počátek 18. století bylo válkou zpusťosené město provázeno povodněmi a požáry. Roku 1715 zasáhla město další morová epidemie a v roce 1763 shořela při dalším požáru třetina domů.

První objev černého uhlí se připisuje klimkovickému mlynáři Janu Augustinovi roku 1763 v údolí Burňa v Polské Ostravě. Dolovat zde začal až majitel panství hrabě František Josef Wilczek v roce 1787. Prudký rozvoj města nastal roku 1828 se založením železáren v blízké vesnici Vítkovice olomouským arcibiskupem Rudolfem. Po napojení na Severní dráhu Ferdinandovu v roce 1847 se Ostrava stala jedním z nejvýznamějších průmyslových měst rakousko-uherské monarchie. Rozvoj průmyslu vyvolal růst obyvatelstva v Polské i Moravské Ostravě, Vítkovicích a sousedních obcích. S přisunem obyvatel se zde objevily nemalé menšiny Němců, Poláků i židů. Rozvíjelo se hornictví, hutnictví a také koksárenství, stavebnictví a strojní a chemický průmysl. Díky tomu docházelo také ke stále silnějšímu znečišťování města.

Po vzniku ČSR v roce 1918 měla Ostrava díky rozvinutému průmyslu vysoké hospodářské postavení a stávala se správním a společenským centrem. Roku 1924 spojením sedmi obcí – Moravská Ostrava, Přívoz, Mariánské Hory, Vítkovice, Hrabůvka, Zábřeh nad Odrou a Nová Ves – vznikla tzv. Velká Ostrava<sup>3</sup>. Bylo vybudováno mnoho nových obytných a obchodních domů, administrativních budov a bank. Roku 1930 byla slavnostně otevřená nová 75metrů vysoká radnice.

Hospodářská krize ve 30. letech minulého století se projevila i v Ostravě. S příchodem německých vojsk spadal veškerý průmysl pod říšskou správu a přešel na válečnou výrobu. V srpnu 1944 byla Ostrava zasažena nálety, které město vážně poškodily a 30. dubna 1945 konečně osvobozena.

V 50. letech nastal rozvoj těžkého průmyslu a Ostrava se stala jeho centrem. V roce 1945 se stala sídlem Vysoké školy báňské a 1949 se začalo s výstavbou Nové huti v Ostravě

---

<sup>3</sup> OSTRAVA. *Historie* [online]. 2006 [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <http://ostrava.borec.cz/history.php>.

Kunčicích. Nastal příliv pracovních sil a výstavba mnohých sídlišť jako Poruba, Zábřeh, Hrabůvka, Výškovice a Dubina. V roce 1954 začala svou činnost Janáčkova filharmonie Ostrava.

Po roce 1989 se Ostrava stala demokratickým statutárním městem. V 90. letech došlo k útlumu důlní činnosti. Vítkovice Machinery Group se dnes orientuje na strojírenskou výrobu a společnost Arcelor Mittal se věnuje ocelářství. Pro industriální objekty, které v důsledku restrukturalizace průmyslu zůstaly nečinné, se dnes nachází nové uplatnění.

Od roku 2000 je Ostrava sídelním městem nejprve Ostravského, později Moravskoslezského kraje a od roku 2003 plní funkci obce z rozšířenou působností. Dnes má Ostrava 23 městských obvodů na rozloze 214 km<sup>2</sup> a okolo 330 tis. obyvatel.<sup>4</sup>

### 3.1 Dolní oblast Vítkovice

#### 3.1.1 Historie

Využití kamenného uhlí v hutnictví a vynalezení parní lokomotivy podnítilo prudký rozvoj železářství v 19. století. Profesor vídeňské polytechniky a horní rada olomouckého arcibiskupství **František Xavier Riepl** předložil ve 20. letech 19. století návrh na využití uhelného bohatství Ostravska. Předmětem projektu bylo rozšíření dosavadního arcibiskupského železářského podnikání na hukvaldském panství o nový závod využívající novou, kamenouhelnou technologii. Jako podmínky pro realizaci návrhu stanovil profesor blízkost ostravského uhlí, vodní tok, umožňující celoroční provoz a snadnou dostupnost nedalekých **Frýdlantských železáren**.

Volba padla na vesničku **Vítkovice**, ležící na řece Ostravici nedaleko města Ostravy. Výhodou byla i probíhající stavba **Severní dráhy Ferdinandovy** – první parní železnice z Vídně do Polska, která měla Vítkovice protínat. V roce 1826 převzal Frýdlantské železářny

---

<sup>4</sup> OSTRAVA. *Historie města Ostravy* [online]. 2010 [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ostrava.cz/jahia/Jahia/site/ostava/lang/cs/ostava/o-meste/historie-mesta-ostavy>.

do vlastní správy olomoucký arcibiskup, **arcivévoda Rudolf Jan**. Zakládací listina nového závodu ve Vítkovicích byla vydána 9.2.1828 a závod byl pojmenován po svém majiteli **Rudolfova huť**.

Závod byl otevřen roku 1830 uvedením do provozu první pudlovací pece v Rakousko-Uherské monarchii. Roku 1835 přešel závod do rukou nového majitele a hlavním finančníkem se stal vídeňský bankéř **Salomon Mayer Rothschild**. Rudolfova huť byla přejmenována na **Vítkovické těžiřstvo** a stala se unikátním komplexem a jedním z největších monopolních sdružení v Evropě. Závod dobře prosperoval, první vysoká pec byla zprovozněna roku 1836 a další dvě pak v letech 1838 a 1856. První parní stroj zde byl instalován roku 1840. Železářny se staly hlavním dodavatelem materiálu na stavbu železnice. Budovaly se nejen nové provozy, ale i domy pro dělníky a úředníky a závodní nemocnice. Závod měl tou dobou už 1500 zaměstnanců. Vyráběl parní stroje, mosty, stroje pro hutě, železniční vagony aj.

V roce 1843 železářny Salomon Mayer Rothschild koupil i s kamenouhelnými a rudnými doly a roku 1873 spojením se společenstvím bratří Gutmannů vzniká **Vítkovické horní a hutní těžiřstvo** (obr. č. 1).

**Obr. č. 1 Vítkovické horní a hutní těžiřstvo**



Zdroj: PAROSTROJ. *Vítkovické železářny v roce 1895, kdy již patřily Vítkovickému těžiřstvu* [online]. 2004 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.parostroj.net/historie/foto/vitkovice1895.jpg>.

Rozvoj železáren dál pokračoval. Roku 1873 byla postavená Žofinská huť, postupně dochází k výstavbě slévárny a ocelárny. V roce 1883 byla postavena první válcovna trub v Rakousku, budoval se závod na litou ocel a zavedla se výroba ocelových lahví. Závod měl okolo 9000 zaměstnanců. Na počátku 20. století byly Vítkovické železárny považovány za špičku mezi Evropskými železárnami díky vysoké technické vybavenosti, objemu výroby a nízkým nákladům na výrobu.

V období druhé světové války se výroba soustředila na výrobu pro válečné účely. Po válce se železárny velkým podílem produkce podílely na výstavbě nových železáren. V roce 1948 byl závod přejmenován na **Vítkovické železárny Klementa Gottwalda**. V 60. letech minulého století došlo k prudké modernizaci železáren. Probíhal rozvoj strojírenské výroby, k závodu bylo přidruženo 6 strojírenských podniků. Vznikl oborový podnik a později koncern. Roku 1989 se železárny staly státním podnikem a v roce 1992 dochází k přeměně na akciovou společnost **VÍTKOVICE a.s.**<sup>5</sup>

Dnes je vlastníkem území označované jako „Dolní oblast Vítkovice“ společnost **VÍTKOVICE MACHINERY GROUP**. Jako zajímavé zakázky železáren můžeme uvést plynovojem v Praze-Libni, dvoupatrový most přes Starý Dněpr v Kyjevě, posluchárnu VŠB v Ostravě, konstrukce víceúčelové haly v Ostravě a pro Kongresové centrum v Praze nebo vysílač na Ještědu.<sup>6</sup>

Dolní oblast Vítkovic ukončila výrobu surového železa a tím svou činnost v roce 1998. Za 170 let svého provozu vyrobily železárny 90,072 milionu tun surového železa, na které bylo potřeba téměř 200 milionu tun surovin.

---

<sup>5</sup> DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE. *Historie NKP Dolní Vítkovice a Hlubina* [online]. 2010 [cit. 2011-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.dolnioblastvitkovice.cz/36/cs/node/1019>.

<sup>6</sup> VÍTKOVICE MACHINERY GROUP. *Historie a současnost jsou pro nás základnou pro budoucnost* [online]. 2009 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.vitkovice.cz/9/cs/node/175>.

### 3.1.2 Současnost

Část této oblasti byla společně s Dolem Hlubina podle zákona č. 337/2002 sb. prohlášena národní kulturní památkou a v roce 2008 byla zanesena na seznam Evropského kulturního dědictví. V roce 2007 bylo založeno **Zájmové sdružení právnických osob „Dolní oblast VÍTKOVICE“**, jehož členem je i Vysoká škola Báňská – Technická univerzita. Cílem sdružení je nejen zachovat objekt jako národní kulturní památku, ale také zajistit jeho proměnu v moderní, užitečné místo. Náplní sdružení je financování a příprava projektů území Dolní oblasti Vítkovic, provozování již přístupných částí a zajišťování jejich údržby. Současně zajišťuje i provoz hornického muzea LANDEK PARK.

V současnosti území NKP prochází revitalizací, která je součástí projektu **NOVÉ VÍTKOVICE**, jehož nositelem je sdružení právnických osob „Dolní oblast Vítkovice“. Jako partneři vystupují **Statutární město Ostrava** a **Moravskoslezský kraj**. Realizace projektu je stanovena na období 2009-2013.<sup>7</sup>

Projekt je unikátní především tím, že spojuje staré s novým. Jeho cílem je zachovat průmyslové dědictví a zároveň dodat místu novou moderní, užitečnou podobu a to vystavěním nových obytných bloků, administrativních prostor, zřízením vysokoškolského, vědecko-výzkumného a kulturního zázemí i zóny pro volný čas. Plány zahrnují výstavbu obchodů, kancelářských prostor, hotelů, galerií i veřejných sportovišť. Výhodou je návaznost na Novou Karolinu, díky níž se výrazně rozšíří centrum města.<sup>8</sup>

**„Zpřístupnění a nové využití NKP Vítkovice“** je projekt, jehož hlavním cílem je reaktivace hlavních částí NKP Vítkovice, její zpřístupnění a využití zdejšího potenciálu. Největší rekonstrukcí projdou:

---

<sup>7</sup> DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE. *Dolní oblast Vítkovice* [online]. 2010 [cit. 2011-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.dolnioblastvitkovice.cz/>.

<sup>8</sup> VÍTKOVICE MACHINERY GROUP. *Nové Vítkovice* [online]. 2009 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.vitkovice.cz/9/cs/node/196>.

#### a) VI. Energetická ústředna

Podle projektu architektů Heleny a Václava Zemánkových vznikne v objektu bývalé ústředny vystavěné roku 1911 „Svět techniky“, jehož záměrem je vybudovat na území NKP „science and technology learning centrum“ (obr. č.2).<sup>9</sup> Tento projekt je formulován jako spojení muzea s možností her. Jeho součástí budou expozice firem spjatých s areálem a historií regionu, učebny pro výuku technických předmětů a promítací sál s prostory pro jednání a zázemím. Mezi cíle projektu patří:

- zpřístupnit problematiku vědy, výzkumu a technických oborů žákům, studentům a široké veřejnosti,
- zvýšit prestiž vědy a výzkumu a změnit image technických oborů u cílových skupin,
- vytvořit předpoklady pro získání talentů pro vědu, výzkum a technické obory,
- přiblížit minulost technických oborů v regionu, jejich současnost a budoucnost,
- vytvořit platformu pro spolupráci představitelů firem, které jsou leadry v technických oborech, vysokých škol a dalších institucí v ČR i zahraničí,
- přinést vyšší kvalitu obyvatelům regionu, díky možnosti aktivního trávení volného času spojeného s poznáváním ve „Světě techniky“,
- přinést další impulzy pro rozvoj města a regionu.<sup>10</sup>

Areál „Světa techniky“ je v celoevropském měřítku unikátním historickým dokladem zachovaného původního technologického toku „uhlí-koks-železo“.

---

<sup>9</sup> MINISTERSTVO KULTURY. *Unikátní rekonstrukce technických památek v Ostravě začíná* [online]. 13.10. 2009 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.mkcr.cz/cz/tiskovy-servis/unikatni-rekonstrukce-technickych-pamatek-v-ostrove-zacina-35926/>.

<sup>10</sup> DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE. *Svět techniky - Science and Technology Centrum* [online]. 2010 [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <http://www.dolniblastvitkovice.cz/36/cs/node/1303>.

**Obr. č. 2 Vizualizace VI. Energetické ústředny**



Zdroj: MORAVSKOSLEZSKÝ DENÍK.CZ. *Ústředna ukáže tajemné katakomby* [online]. 2011 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://moravskoslezsky.denik.cz/multimedia/galerie/2848791.html?section=1,3>.

### **b) Vysoká pec č. 1**

Vysoká pec (obr. č. 3) se promění ve vyhlídkovou věž s **interaktivní naučnou stezkou** s popisky míst a procesů, které se zde odehrávaly. Trasa povede nitrem pece, tzn. cestou technologického toku materiálu. Nejvyšší úroveň navržené prohlídkové trasy se nachází ve výšce 45 m, kde se uvažuje o umístění ilustrovaného výkladu o historii oblasti, na kterou je možno z věže shlížet. Uvažuje se také o zpřístupnění nejvyšší části vyhlídkové věže ve výšce 60 m. K dispozici jsou návštěvníkům jak schody tak tzv. „skipový výtah“ což je košový, výsypný výtah surovin, který teď bude převážet turisty. Součástí prohlídky bude návštěva řídicího centra vysoké pece a na prostranství pod věží se počítá s expozicemi strojních a technologických součástí, popř. bludištěm pro zájemce o svět techniky.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> PLEVA, M. Z pece bude unikátní vyhlídková věž. *Moravskoslezsky.denik.cz* [online]. 13.03. 2011 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: [http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy\\_region/vitkovice\\_zmena\\_vysoka\\_pec\\_vyhliodka\\_vez20110311.html](http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/vitkovice_zmena_vysoka_pec_vyhliodka_vez20110311.html).



**Obr. č. 3 Vysoká pec č. 1**



Zdroj: IMATERIÁLY. *Vysoká pec č. 1 v Dolní oblasti Vítkovice se začne opravovat* [online]. 2011 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.imaterialy.cz/Projekty/Vysoka-pec-c-1-v-Dolni-oblasti-Vitkovice-se-zacne-opravovat.html>.

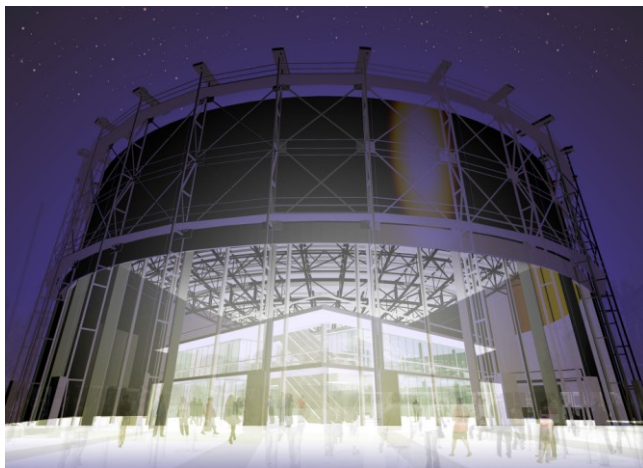
#### **a) Plynojem**

Budova plynojemu z roku 1921 se podle návrhu architekta Josefa Pleskota změní na **multifunkční aulu** (obr. č. 4) s kapacitou okolo 1500 osob. Průmyslový charakter objektu zůstane zachován. Díky zvednutí 800 tun vážícího zvonu uvnitř plynojemu je možno budovu rozdělit na dvě patra. V dolní části se budou nacházet salonky, galerie, foyer a šatna, nahoře pak velký přednáškový sál. Vznikne tak jedinečné kongresové centrum, které nemá v Evropě obdoby.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> PLEVA, M. Plynojem bude obrovská aula až pro patnáct set lidí. *Moravskoslezsky.denik.cz* [online]. 03.04. 2011[cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://moravskoslezsky.denik.cz/podnikani/plynojem-ameriku-a-praded-spojilo-cislo-20110403.html>.

## Obr. č. 4 Plynojem



Zdroj: STAVBAWEB. *Josef Pleskot: Dolní oblast Vítkovice 1. část*. [online]. 2010 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.stavbaweb.cz/Stavby-a-projekty/Josef-Pleskot-Dolni-oblast-VITKOVICE-1-cast-1.html>.

Mezi další plány spojené s NKP Dolní oblast Vítkovic patří také její propojení s hornických muzeem LANDEK PARK. Stezka spojující obě památky povede podél řeky Ostravice a plánovaný most přes řeku Odru umožní pěším i cyklistům aktivněji trávit svůj volný čas a lépe se pohybovat mezi dvěma historickými skvosty. V budoucnu je plánováno vytvořit cyklostezku z Bílé až po Landek.<sup>13</sup>

### 3.1.3 Financování

Vzhledem k rozsahu NKP Dolní oblast Vítkovic a finanční náročnosti k její udržitelnosti je využíváno dotací s různých zdrojů. Finanční prostředky plynou ze strukturálních fondů Evropské unie, konkrétně z **Integrovaného operačního programu** a **Operačního programu Výzkum a vývoj pro integrace** a také z **Evropského fondu pro regionální rozvoj**. Na financování se podílí také **Ministerstvo kultury ČR** a **Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR**.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> MINISTERSTVO KULTURY. *Unikátní rekonstrukce technických památek v Ostravě začíná* [online]. 13.10. 2009 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.mkcr.cz/cz/tiskovy-servis/unikatni-rekonstrukce-technickych-pamatek-v-ostrove-zacina-35926/>.

<sup>14</sup> DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE. *Dolní oblast Vítkovice* [online]. 2010 [cit. 2011-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.dolnioblastvitkovice.cz/>.

Projekt **NOVÉ VÍTKOVICE** bude vybudován za 60 miliard korun a stane se originální městskou částí propojenou se studentským kampusem. Na realizaci první etapy projektu obdrželo sdružení „DOV“ v listopadu 2009 dotaci půl miliardy korun z Integrovaného operačního programu EU a od Ministerstva kultury. V této etapě se bude rekonstruovat vysoká pec č. 1 za přibližně 50 mil. Kč, VI. energetická ústředna za asi 150 mil. Kč a budova plynojemu za 300 mil. Kč.

V roce 2010 přispělo na projekt město Ostrava částkou 8 mil. Kč, město Opava 0,5 mil. Kč a Moravskoslezský kraj částkou 10 mil. Kč. V roce 2011 se očekává další půl miliardová dotace od Ministerstva školství. Nejvýznamějším finančníkem sdružení je skupina **VÍTKOVICE MACHINERY GROUP**. Doposud přispěla částkou 2,5 mld. Kč na komerční a 0,5 mld. Kč na nekomerční účely a připravují se další projekty za 7 mld. Kč. Z celkové částky 60 mld. Kč by zhruba 20 mld. Kč mělo plynout na projekt z veřejných zdrojů, zbylých 40 mld. Kč pak ze soukromé sféry.<sup>15</sup>

## 3.2 Důl Michal

### 3.2.1 Historie

Historie kamenouhelného dolu sahá až do poloviny 19. století. S obavami, že by těžbařské firmy na Ostravsku mohly diktovat cenu uhlí, začal v této oblasti podnikat rakouský stát. V roce 1843 se začaly v Michálkovicích u Ostravy hloubit dvě jámy. Jedna z nich, původně pojmenována Michálkovická jáma č. 3, byla v roce 1850 přejmenována na jámu Michal. Jméno získala podle zesnulého c.k. dvorního rady Michaela Laiera.

V roce 1856 koupila ztrátový důl společnost **Severní dráhy Ferdinandovy** a nedlouho poté začal prosperovat. Důl prodělal za svou existenci mnoho technických a stavebních změn. V roce 1862 byl napojen na báňskou dráhu, což umožňovalo plynulou expedici vytěženého

---

<sup>15</sup> KEIL, R., KOHOUTOVÁ, M. Povstání ze rzi. *Development news*. 2011, č.1-2, str. 4-7.

uhlí. První velkou přestavbou prošel v roce 1970, kdy bylo strženo několik starých budov a nahrazeno novými.

Objekt prošel zásadní rekonstrukcí v letech 1913 - 1915 a jejím účelem bylo soustředit těžbu z okolních menších dolů do jedné jámy. Součástí rekonstrukce bylo zavedení elektrického pohonu namísto původního parního. O novou podobu areálu se zasloužil architekt František Fiala. Technologické a provozní řešení dolu bylo ve své době naprosto revoluční a používalo se jako vzor pro modernizaci starých dolů a stavbu nových.

V roce 1916 zde bylo vytěženo 383,400 tun uhlí. Po sloučení dolů byla jáma hluboká 671 metrů a uhlí se dobývalo v 17 slojích o mocnosti 50 – 200 cm. Při přestavbě byla kapacita zázemí pro horníky projektována pro 1512 osob. Počet zaměstnanců však průběžně kolísal a v polovině 20. století dvojnásobně překračoval plánovaný stav.

Důl prošel dalšími rekonstrukcemi ve dvacátých, čtyřicátých a na přelomu padesátých a šedesátých let, které však již nepřinesly žádné podstatné změny. Ve vlastnictví Severní dráhy Ferdinandovy zůstal až do roku 1945, kdy byl začleněn do koncernu **Ostravsko-karvinské kamenouhelné doly**. V roce 1946 byl přejmenován podle poslance rakouského říšského sněmu Petra Cingra a od té doby se jeho název několikrát změnil.

### 3.2.2 Současnost

Provoz v dole byl ukončen 30. května 1993 a v roce 1995 bylo z technických a bezpečnostních důvodů ukončeno zasypání těžní jámy. Již v roce 1994 převzalo celý areál **Ministerstvo kultury ČR** a zřídilo zde průmyslové muzeum (obr. č. 5).

**Obr. č. 5 Důl Michal**



Zdroj: NÁRODNÍ KULTURNÍ PAMÁTKA DŮL MICHAL.  
*Fotogalerie* [online]. 2007 [cit. 2011-04-11]. Dostupný  
z WWW: <http://www.dul-michal.cz/fotogalerie/>.

Prostory jsou ponechány v tzv. **iluzi posledního pracovního dne**, což znamená, že objekt působí tak, jak kdyby jej zaměstnanci právě opustili a vše zanechali na svých místech. Prohlídková trasa kopíruje cestu, kterou každý den podnikali horníci v práci, tzn. od šaten až k vlastní jámě. Důraz je kladen na autenticitu prostředí a detaily.

Součástí prohlídkové trasy jsou:

a) **Známkovna**

Každý horník si při příchodu do práce vyzvedl svou známku, která dokazovala přítomnost pracovníka v dole. Známky se lišily barvou a tvarem podle směny a profese horníka.

b) **Řetízkové šatny**

V šatně se horníci převlékli do tzv. faraček a své oblečení pověsili na řetízek, v hornickém slangu označovaný jako hák. Každý měl k dispozici háky dva – jeden na čistý a druhý na špinavý oděv. Hák se dal zvednout do výšky a dole pomocí kladky se uzamknul.

c) **Koupelny**

Součástí šaten byly i prostory pro technické pracovníky vybavené vanami, horníky nazývané štajgerské lázně.

#### **d) Cechovna**

Každý kdo fáral pod zem, musel být zaregistrovaný: jednou ve známkovně, podruhé v cechovně. Zde se nahlásil svému důlnímu mistrovi – štajgrovi, který si každého zapsal a rozdělil denní rozkazy. Nacházel se zde taky malý oltář, kde se věřící mohli pomodlit ke svaté Barboře, patronce všech horníků. Dnes slouží cechovna jako výstavní a přednáškový sál.

#### **e) Lampovna**

V lampovně si horník vyzvedl svítidlo, tzv. horníkovy oči. Každá lampa musela být nabita tak, aby vydržela svítit nepřetržitě 24 hodin.

#### **f) Dispečink**

Hlavním „mozkem“ celého závodu byl dispečink. Dispečer měl přehled o poloze důlních klecí, výpadcích energie, tlaku, teplotě, chodu ventilátorů a kompresorů. Funkci dispečera zpravidla zastával bývalý štajgr, protože důl dobře znal.

#### **g) Těžní věž, těžní budova a jáma**

Dominantou dolu Michal je ocelová těžní věž vysoká 41,5 m. Její důležitou součástí jsou nástupní plošiny pro horníky a vozíky na uhlí. Klece měly kapacitu pro 42 osob. Jáma měla 19 pater a měřila 670 m. Dnes je zasypána směsí cementu a popílku. Do těžní budovy vstupují tři mosty. Jeden pro přechod mužstva z administrativní budovy do nádraží a další dva vedly do třídírny uhlí. Tzv. „**plný most**“ vedl z jámy do třídírny uhlí s plně naloženými vozíky a po jejich vyprázdnění se vracely po „**prázdném mostě**“ zpět na nádraží. Součástí jámy bylo „**lezní oddělení**“ – soustava žebříků, která tvořila únikovou cestu pro případ mimořádných událostí.

#### **h) Třídírna uhlí**

První třídírna byla postavena po napojení na Báňskou dráhu v roce 1862 a nová třídírna potom při rekonstrukci před první světovou válkou. Po změnách ve 20. a 40. letech 20. století byla třídírna zcela elektrifikována a její kapacita byla 130 tun uhlí za hodinu.

### **i) Strojovna a kompresorovna**

Budova byla postavena při rekonstrukci v letech 1912 – 1915. Poprvé v historii ostravského revíru byly všechny důležité stroje umístěny v jedné prosklené hale a plně elektrifikovány. Kvůli poddolování objektu a jeho rozměrům stojí budova na mohutných železobetonových základech. Hodnota dolu nespočívá jen v architektonickém řešení, ale hlavně v dochovaných původních zařízeních (těžní stroje, kompresory, turbokompresory, rotační měniče, mostové jeřáby aj.) včetně zacování původních řemeslných detailů (dlažby, obklady, dveře, kování apod.).

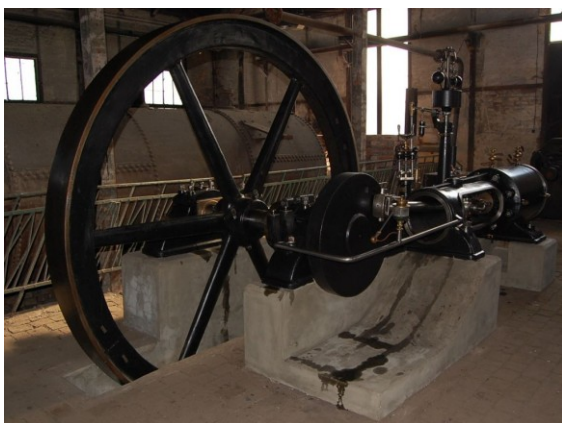
### **j) Kotelna**

Součástí rekonstruované budovy kotelny je plamencový kotel, který ohříval vodu horníkům na koupel. Dále je zde umístěn restaurovaný unikátní parní stroj vyrobený roku 1893 v Ostravě (obr. 6).

### **k) Výdejna svačín**

Každý horník při nástupu dostal svačinu, která se skládala z husté polévky a pečiva s uzeninou. Svačiny se pravidelně po dnech měnily.

**Obr. 6 Parní stroj**



Zdroj: NÁRODNÍ KULTURNÍ PAMÁTKA DŮL MICHAL. *Prohlídková Trasa* [online]. 2007 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.dul-michal.cz/prohlidkova-trasa/>.

### 3.2.3 Financování

V únoru 2009 byl dolu Michal přiznán grant pro realizaci projektu „**Obnova vstupní budovy včetně nádvoří v areálu NKP Dolu Michal v Michálkovicích.**“ Projekt je financován z **Finančních mechanismů EHP/Norska**, z kterého může Česká republika čerpat až 131,80 mil. EUR, což je asi 3,27 mld. Kč a za pomoci **Nadace OKD**. Projekt byl naplánován na období duben 2009 – duben 2011. Obnova objektu zahrnuje výstavbu kavárny, čekárny, pokladny a vstupní expozice. Součástí je i vybudování zázemí pro správu areálu jako jsou kanceláře, místnost pro průvodce, kotelná aj.

Důl Michal je nyní národní kulturní památkou ve správě **Národního památkového úřadu** a je zapsán v seznamu ČR pro zápis do světového kulturního dědictví UNESCO.<sup>16</sup>

## 3.3 Nová Karolina

### 3.3.1 Historie

**Jáma Karolina** je nejstarší ostravskou šachtou. Již v roce 1837 poblíž hostince U zeleného stromu, dnešního hotelu Palace, začala hloubit novou těžní jámu **Moravsko-Ostravská důlní společnost**. V roce 1843 koupil důl spolu s Rudolfovyi hutěmi bankéř Salomon Mayer Rothschild a pojmenoval jej po své manželce Caroline na Důl Karolina.

Roku 1854 došlo poprvé k větší explozi důlních plynů a tato nehoda si vyžádala 14 lidských životů. Hloubení však pokračovalo a důl byl napojen na báňskou dráhu. Od roku 1859 byl v provozu dolu parní stroj a ročně těžil 60 tis. tun koksovatelného uhlí. Po celou dobu své existence měl důl pouze dřevěnou těžní věž. Konečná hloubka jámy byla 550,3 metrů a měla celkem 7 pater. Po organizačních změnách v roce 1895 byl důl převeden pod správu Dolu Šalomoun, která převzala veškerou činnost Dolu Karolina po jeho zasypaní roku 1933.

---

<sup>16</sup> NÁRODNÍ KULTURNÍ PAMÁTKA DŮL MICHAL. *Historie* [online]. 2007 [cit. 2011-04-11]. Dostupné z WWW: <http://www.dul-michal.cz/historie/>.



Díky vysoké kvalitě uhlí nechal S. M. Salomon v roce 1858 postavit **Koksovnu Karolina** i přes protesty představitelů města. Koksovna po dlouhá léta svého provozu zhoršovala životní podmínky obyvatel Ostravy i okolí. Závod byl určen primárně k výrobě koksu, nacházela se zde ale i briketárna. V roce 1905 byla při koksovně vybudována **elektrická ústředna**, která dodávala energii i mnohým okolním šachtám. Provoz koksovny byl ukončen roku 1964 a provoz elektrárny o deset let poté.<sup>17</sup>

Společnost Vítkovické horní a hutní těžířstvo zřídila nedaleko Žofínské huti roku 1907 **energetickou ústřednu č. III** (obr č. 7). Sloužila především jako zařízení pro vhánění vzduchu do vysokých pecí Žofínské huti. Budova je koncipována jako prosklené dvojhalí se schodišti po stranách. Jedinečnost objektu spočívá v kvalitním řešení interiéru a také mramorovou rozvodovou deskou umístěnou ve velíně.<sup>18</sup>

**Obr č. 7 Energetická ústředna Žofínské huti a elektrárna koksovny Karolina**



Zdroj: FABRIKY. *Koksovna Karolina trasa* [online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: [http://www.fabriky.cz/2008\\_koksovna\\_karolina\\_ostrava/index.htm](http://www.fabriky.cz/2008_koksovna_karolina_ostrava/index.htm).

### 3.3.2 Současnost

V zájmu životního prostředí v Ostravě se po roce 1970 začalo s postupnou likvidací průmyslového areálu. Demolice byla ukončena roku 1989 a na místě zůstala jen budova elektrárny koksovny Karolina spolu s dvojhalím elektrocentrálou Žofínské huti, které byly v roce 1991 zařazeny mezi nemovité kulturní památky ČR. Nákladný a zdoluhavý proces dekontaminace půdy byl zahájen roku 1997 a po osmi letech byl v roce 2005 ukončen.

<sup>17</sup> NOVÁ KAROLINA. *Jáma a koksovna Karolina* [online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.nova-karolina.cz/cz/historie/>.

<sup>18</sup> FERKO, M. a kol. *Ostrava: Turistický průvodce po industriálních památkách*. 1. vyd. Praha : Freytag & Berndt, 2010. 143 s. ISBN 978-80-7445-052-5.

Vyčištění oblasti od škodlivin přišlo zhruba na 2 mld. korun. V letech 2005–2010 probíhal v oblasti tzv. postsanační monitoring, což představuje provádění rozborů podzemních vod ze soustavy vrtů. Výsledky ukázaly, že dekontaminace půdy byla úspěšná a byla tak završena svým rozsahem jedinečná sanace brownfieldu v České republice.<sup>19</sup>

V říjnu 2006 koupila pozemky nizozemská společnost **Multi Development**, jejíž návrh na řešení Karoliny vyhrál developerskou soutěž Karolina 2006.<sup>20</sup> V červnu 2008 byl položen základní kámen a tím byla zahájena výstavba. Cílem projektu je rozšířit dnešní centrum města na území bývalé koksovny. Rozšíření má být plynulé tak, aby hranice mezi novou a starou výstavbou byly téměř nerozeznatelné. Projekt je navržen tak, aby veškeré památkové objekty na území Karoliny či v její blízkosti zcela zapadaly do okolí.

Nová Karolina představuje různorodý projekt rozvoje města. Projekt zahrnuje výstavbu maloobchodních a administrativních prostor, obytných zón, vytvoření nových parkovacích míst a plochy pro kulturní, sportovní a společenské vyžití (obr. č. 8). Celá výstavba je rozdělena do čtyř etap v rozmezí let 2008-2018. Původním plánem bylo ukončení výstavby v roce 2016, ale díky ekonomické krizi se ukončení projektu posunulo. První etapa právě probíhá a její dokončení je naplánováno na jaro 2012.

---

<sup>19</sup> PLEVA, M. *Sanace území po koksovně Karolině spěje ke konci* [online]. 24.6. 2010 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: [http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy\\_region/20100624\\_karolina\\_sanace\\_ukonceni\\_stavba\\_ostrava.html](http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/20100624_karolina_sanace_ukonceni_stavba_ostrava.html).

<sup>20</sup> NOVÁ KAROLINA PARK. *Nová Karolina park* [online]. 2006 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.novakarolinapark.cz/>.

**Obr. č. 8 Vizualizace Nové Karoliny**



Zdroj: NOVÁ KAROLINA. *Projekt Karolina* [online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.nova-karolina.cz/cz/projekt/vizualizace.asp>.

V první etapě by mělo být vybudováno obchodně zábavní centrum, administrativní komplex a bytový dům s 200 byty. Na výstavbě administrativní budovy **Karolina** se podílí i česká developerská společnost **Passerinvest Group**. Součástí první etapy je i vybudování centrálního náměstí a pod ním umístěné podzemní parkoviště. Rovněž budou rekonstruovány objekty Elektrocentrály a Ústředny elektrocentrály, které budou sloužit ke společenským a kulturním účelům. Bude vybudováno dopravní napojení jak na automobilovou, tak městskou hromadnou dopravu. Také pěší zóna a nová lávka vedoucí z Nové Karoliny na autobusové a vlakové nádraží by měla být dokončena v první fázi výstavby. Součástí výstavby je vytvoření městské parkové zóny tvořené čtyřmi parky na rozích náměstí, které budou osazeny jako čtyři roční období a pěšího bulváru s prozatímním názvem Galerijní třída, který bude lemován množstvím uměleckých plastik. Celý projekt je naplánován tak, aby se zde prolínaly ulice, uličky, náměstí s vodními plochami a parky, kavárny, obchody, obytné, administrativní i kulturní objekty. Dohromady mají šanci utvořit nové centrum města.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> REALIT. *Projekt Nová Karolina změní Ostravu* [online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.realit.cz/clanek/projekt-nova-karolina-zmeni-ostravu>.

Náplní druhé etapy je výstavba administrativních a polyfunkčních městských bloků, které budou uzavírat centrální náměstí z východu a západu a také dokončení vnitřního městského okruhu a jeho napojení na okolní komunikace.

Třetí etapa zahrnuje plynulé propojení Nové Karoliny s historickým centrem města a výstavbu výškové administrativní budovy, která bude tvořit dominantu nové městské části.

V poslední, čtvrté etapě je naplánováno vybudování sportovního centra, velkého městského parku a výletní restaurace s výhledem na řeku, jejíž nábřeží také čekají nemalé úpravy.

Na architektonickém řešení staveb se podíleli společnost OMA Rotterdam pod vedením uznávaného nizozemského architekta Rema Koolhaase, holanská společnost T+T Desing a britský ateliér architektky českého původu Evy Jiříčné ve spolupráci s pražskou projektovou organizací Helika.<sup>22</sup>

### 3.3.3 Financování

Společnost Multi Development koupila pozemky po bývalé koksovně Karolina v roce 2006 za přibližně 220 mil. Kč. V červnu 2008 začala realizace výstavby, ale v důsledku vypuknutí ekonomické krize společnost nezískala požadovaný úvěr a práce na projektu se koncem roku zastavily.<sup>23</sup>

V lednu 2010 poskytl syndikát bank složený z ČSOB, České spořitelny, Hypo Investmenbank AG a KBC Bank úvěr na výstavbu obchodního centra Nová Karolina ve výši 2,5 mld. Kč. Podmínkou pro získání úvěru bylo zajištění 65% předpronájmu obchodního centra. Úvěr má splatnost pět let.<sup>24</sup> Multi Development už do projektu investovala 800 mil. Kč

---

<sup>22</sup> KONSTRUKCE. *Začala stavba Nové Karoliny*[online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.konstrukce.cz/clanek/zacala-stavba-nove-karoliny/>.

<sup>23</sup> REALITNÍ ZPRAVODAJ. *Nová Karolina: zatím jen opuštěné jámy* [online]. 28. 4. 2009 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.czechrealestates.com/?p=766>.

<sup>24</sup> NOVÁ KAROLINA. *Banky poskytly syndikovaný úvěr na výstavbu obchodního centra Nová Karolina v Ostravě* [online]. 15.01. 2010 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: [http://www.nova-karolina.cz/cz/media/15\\_01\\_10.asp](http://www.nova-karolina.cz/cz/media/15_01_10.asp).

a další 1,5 mld. Kč má investovat z vlastních zdrojů.<sup>25</sup> Lávka z Nové Karoliny vedoucí na nádraží Ostrava-střed, která je součástí 1. etapy projektu přijde na 60 – 80 mil. Kč.<sup>26</sup> Administrativní komplex staví a financuje developerská společnost Passerinvest a náklady na její realizaci se pohybují okolo 1,5 mld. Kč.<sup>27</sup> V případě výstavby bytového objektu uvažuje Multi Development o spojení s dalším investorem. Zakázku o provedení kompletní infrastruktury Nové Karoliny získala společnost AWT Rekultivace a.s. a celkové náklady na její realizaci přijdou na 375 tis. Kč.<sup>28</sup>

Developer prodal v roce 2010 budovy Trojhalí městu za symbolickou částku 10 tisíc Kč. Díky tomuto kroku má tak možnost čerpat prostředky na rekonstrukci objektu z fondů EU. Přestavba Trojhalí je odhadována na 300 mil. Kč, které budou uvolněny z Regionálního operačního programu.<sup>29</sup>

Celkové náklady projektu Nová Karolina mají dosáhnout zhruba 15 miliard Kč.<sup>30</sup>

---

<sup>25</sup> STAVBY V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI. *Nová Karolina* [online]. 19.02. 2010 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://msstavby.blog.cz/rubrika/nova-karolina/8>.

<sup>26</sup> PLEVA, M. *Karolina: Jiříčná se pod novou lávku nepodepíše* [online]. 12.1. 2011 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: [http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy\\_region/lavka-na-karoline-misto-skvostu-jen-20110112.html](http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/lavka-na-karoline-misto-skvostu-jen-20110112.html).

<sup>27</sup> ESTAV.CZ. *Při výstavbě Nové Karoliny spojí síly Multi Development a Passerinvest* [online]. 11.10. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.estav.cz/zpravy/nove/nova-karolina-ostava-passerinvest.html>.

<sup>28</sup> AWT REKULTIVACE. *Nová Karolina Ostrava* [online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.awt-rekultivace.cz/cz/soucasne-projekty/nova-karolina-ostava/>.

<sup>29</sup> STAVBA WEB. *Karolina – Ostrava* [online]. 16.09. 2010 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.stavbaweb.cz/Urbanisticke-celky/Karolina-Ostrava.html>.

<sup>30</sup> TÝDEN.CZ. *Nová Karolina vnese do centra Ostravy život* [online]. 28.08. 2008 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: [http://www.tyden.cz/rubriky/bydleni/nova-karolina-vnese-do-centra-ostavy-zivot\\_77836.html](http://www.tyden.cz/rubriky/bydleni/nova-karolina-vnese-do-centra-ostavy-zivot_77836.html).

## 3.4 Možnosti využití budovy vlakového nádraží v Ostravě-Vítkovicích

### 3.4.1 Historie

Budova vlakového nádraží navržena architektem Josefem Dandou byla postavena v roce 1964 při budování tzv. Polanecké spojky mezi Ostravou-Porubou a Ostravou-Kunčicemi. V těchto i pozdějších letech byl vestibul o rozloze 2000 čverečních metrů několikrát denně zaplněn korzujícími cestujícími, často zaměstnanci Vítkovických železáren, kteří přijížděli a odjížděli tzv. šichtáky.<sup>31</sup>

Objekt je považován za nejlepší příklad **bruselského stylu** (vyznačuje se orientací na nové materiály a technologie, využití skla, oceli a plastu a zpravidla spoluprací architektů s výtvarníky) v české architektuře (obr. č. 9). Architekt společně s výtvarníky navrhli projekt výpravní budovy jako rozlehlou halu se skleněnou fasádou, ocelovými piloty v hlavním průčelí, asymetrickými schody vedoucí na galerii a nástupiště a skleněnou věž s hodinami od Vladimíra Kopeckého. Jako materiálů použili keramické obklady, skleněné mozaiky, vlnitý plech i umělé hmoty. Nádraží jako mělo jako první v České republice pohyblivé eskalátory.<sup>32</sup>

**Obr. č. 9 Budova vlakového nádraží v Ostravě-Vítkovicích**



Zdroj: BRUSEL EXPO '58. *Vítkovické nádraží podle pana křiklavy* [online]. 2009 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://expo58.blogspot.com/2009/02/nadrazi-ostrava-vitkovice-podle-pana.html>

<sup>31</sup> ČÁSLAVSKÝ, M. Vítkovické nádraží čeká na investora. *Odborové sdružení železničářů* [online]. 07.09. 2006 [cit. 2011-04-11]. Dostupné z WWW: [http://www.osz.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=612&catid=67:cl%C3%A1nky&Itemid=55](http://www.osz.org/index.php?option=com_content&view=article&id=612&catid=67:cl%C3%A1nky&Itemid=55).

<sup>32</sup> STRAKOŠ, M. Bruselský styl na Ostravsku I. *Protimluv* [online]. 24. dubna 2008. roč. 7 č. 1/2 [cit. 2011-04-11]. Dostupné z WWW: <http://protimluv.net/protimluv/21-22/strana.php?cislo=8>.

### 3.4.1 Současnost

Dnešní obrázek vypadá poněkud jinak. Po úpadku těžkého průmyslu hala zeje prázdnotou až na pár lidí bez domova, kteří zde hledají útočiště před zimou. Kvůli vandalismu je přístup na galerie zazděný a vchod na první nástupiště „zdobí“ zamčené mříže. Eskalátory dávno nejezdí, okna i dlažba jsou rozbité a rovněž nádražní restaurace je prázdná. Z několika pokladen bývají otevřené pouze jedna či dvě. V hale najdeme stánek s občersvením, trafikou, květinářství a zpustlé potraviny, jejichž hlavní příjem tvoří prodej levného alkoholu „obyvatelům“ nádraží. Ostatní objekty jsou prázdné, toalety zamčené.

Vlakové nádraží v Ostravě-Vítkovicích vydělá okolo třičtvrtě milionu korun měsíčně, i přes to je však jeho provoz ekonomicky velmi nákladný. České dráhy se snaží najít developerskou společnost, která by pro tento objekt našla využití, zatím však marně.

### 3.4.2 Vlastní návrh na využití objektu

Budova má dobrou dopravní dostupnost jak ze ulice Místecká, tak Závodní a přímo u objektu je umístěna tramvajová zastávka Nádraží Vítkovice, kudy dnes projíždí pouze tramvaje č. 6 a 11. Na nádraží se dá pohodlně dojít ze zastávky Most čs. armády na Závodní ulici nebo také z nedaleké zastávky Kolonie Jeremenko na Místecké ulici. Z obou silnic vedou tramvajové koleje až k budově, nebyl by tedy problém v budoucnu spoje městské hromadné dopravy posílit.

Vzhledem k rozloze haly by bylo možné ji rozdělit a vytvořit tak nové samostatné patro. Tím by se zvětšily prostory galerií, které jsou nyní umístěny jen po stranách haly. V tomto novém poschodí bych vytvořila **galerii obrazů a fotografií** a vzhledem ke stávajícímu využití objektu bych zvolila železniční tematiku. Galerie by mohla být doplněna o **expoziční modelů vlaků a nádražních budov** od minulosti po současnost. Všechny tři stěny galerie by byly proskleny, aby tak pouštěly dovnitř přirozené světlo a doplňovaly by skleněné průčelí budovy. Stávající **nádražní restaurace** by prošla rozsáhlou rekonstrukcí a její tematika by rovněž zapadala do železničního prostředí. Obsluha restaurace by byla oblečena do železniční uniformy a vybavení restaurace by co nejvíce připomínalo interiér vlaku. Samozřejmostí jsou i kovové odpadkové koše vedle koženkových dvojsedadel místo židlí. V dalším rohu galerie,

naproti restaurace, bych umístila **kavárnu s cukrárnou a hracím koutkem pro nejmenší děti**. V prodeji by byly mimo jiné dortíky v podobě lokomotiv a vagonů a lízátko s motivem průvodcovské placky či vlakového kola.

Ve spodní části budovy bychom našli **restauraci s bowlingovými dráhami**, juke boxem a možností pořádání oslav a karaoke párty. Nechyběl by ani obchod se suvenýry s železniční tematikou, provozovna rychlého občerstvení McDonald's, stánek s praženou kukuřicí a také kvalitní italskou zmrzlinou prodávanou na váhu. Největším lákadlem by bylo **4D kino** s filmy pro děti i dospělé.

Na průčelí budovy by bylo instalováno vysouvací promítací plátno a za příznivého počasí by se prostranství před objektem proměnilo v **letní kino**. Plocha by se přetvořila v **zónu volného času** a rozlehlý trávník by protínaly chodníky s lavičkami. Po jeho obvodu by vedla stezka pro milovníky in-line bruslí.

Myslím si, že budova má svou rozlehlostí a dobrou dopravní dostupností velký potenciál a doufám, že se v budoucnu najde společnost, která tento objekt přetvoří ve prospěch obyvatel Ostravy a jejím návštěvníkům.



## **4 Využití řešené problematiky v médiích**

### **4.1 Rozhovor s koordinátorkou průvodcovského servisu v areálu „Dolní oblasti Vítkovic“ Janou Ottovou**

Do areálu Dolní oblasti Vítkovic vcházím krátce před devátou hodinou přes vrátnici dolu Hlubina. U pokladny, která je umístěna ve vile z 19.století, dostanu helmu a přivítám se s paní Ottovou. Chvíli po té si nás průvodkyně svolá do hloučku před budovu pokladny, řekne pár informací na úvod a exkurze může začít.

#### **Jak probíhá prohlídka areálu?**

Jdeme logicky po technologickém toku, tzn. počínaje těžbou uhlí, jeho úpravou, koksování až k finálnímu produktu – surovému železu. Projdeme tedy areálem dolu Hlubina, ten má pět hektarů. Deset hektarů má areál vysokých pecí, do kterého přejdeme potom. Celý objekt patřil původně státu. Provozoval ho Diamo a od předloňského roku patří Moravskoslezskému kraji, který nás pověřil správou toho objektu.

#### **Co se teď v areálu Dolní oblasti Vítkovic děje?**

V současnosti se bouraly staré objekty a především se teď pracuje na starých koupelích, které už jsou z části opraveny. Horní sály už jsou v provozu a již se zde pořádají koncerty, společenská setkání a výstavy. V dolní části starých koupelí bývají workshopy. Toto se děje na dole Hlubina.

První etapa revitalizace probíhá v areálu vysokých pecí. Ta začala v roce 2009, má být ukončena v roce 2013. Má to být technické muzeum, svět techniky pro všechny, ale hlavně pro studenty technických oborů všech stupňů, tedy od výučních oborů až po vysokoškoláky. Revitalizace se týká tří objektů. Prvním je vysoká pec č. 1, druhým plynojem a třetím VI. Ústředna. Vysoká pec byla uzavřena v roce 1998. V rámci revitalizace průmyslu docházelo k útlumu výroby a velký podíl na uzavření měly ekologické důvody. Vysoká pec č. 1 byla teď nedávno předána stavební firmě a podle pana Světlíka má být do roka a do dne zpřístupněna zase studentům všech technických oborů ale i veřejnosti. Bude tam naučná

stezka s interaktivními programy. Studenti se dozvědí veškeré konstrukční prvky o peci a také technologický postup výroby. Budou vyvezeni upraveným skipem nahoru na vyhlídku, kde se můžou rozhlédnout a taky nístěj bude přístupná ze spodu. Nístěj je ta část pece odkud se prováděl odpich surového železa a strusky.

Co se týká plynojemu, má zde být kongresový sál pro 1600 lidí. Budou zde přednáškové sály pro studenty ostravských vysokých škol. Studenti přejíždějí z jednoho konce města na druhý, ze cvičení na přednášky, takže to tady bude takový univerzitní kampus. Dále tam mají být galerie. Ta huť oslovila od začátku, od roku 1828 spoustu umělců, takže existuje mnoho děl se specifickou tematikou hutí a dolů, takže to tam bude vystaveno. Najdeme tam veškeré zázemí, restaurace a ubytování. Taková třešnička na dortu bude, že část toho plynojemu bude proskleno tak aby bylo vidět na osvětlenou vysokou pec č. 1 a zpátky z pece do kongresového sálu. Tak to vymyslel pan Pleskot a podle pana Světlíka bude rekonstrukce pece i plynojemu hotova do toho roku, přestože to je naplánována až do roku 2013.

V objektu VI. ústředny, zde by se měly o technice dozvídat děti od základních škol až po ty vysoké. Studenti technických oborů budou využívat učebny, přednáškové sály a laboratoře ve své výuce.

### **Slyšela jsem o návrhu, že by se zde zřídila knihovna..**

Ano, ale neumím si to představit. Pan Pleskot si nechal ukázat jednu materiálovou komoru a že snad v těch komorách by to udělali. Když se smetla poprvé knihovna ze stolu, tak plánem bylo vytvoření knihovny v nových koupelích. Tam jsou obrovské prostory. Ještě se uvažovalo, že se využije podzemních prostor, které nejsou zasypány, ale bylo rozhodnuto že ne. Tak se tedy uvažuje, že by se to udělalo tady v materiálních komorách.

### **Jaký je zájem ze strany zahraničních turistů?**

Zájem zahraničních turistů je velký. Od února do dubna jsem prováděla pouze cizince. Byli zde Slovinci, Angličané, Američané, Němci. Čili my jsme teď provázeli jenom v anglickém jazyce.

**Ve výkladu jste se zmínila, že jste prováděla skupinu kosmonautů. S jakými dalšími netradičními návštěvníky jste se zde setkala?**

Prováděla jsem skupinu památkářů z celého světa. Dále jsem tady měla Rotschildy, to bylo letos. Pak tady byli pánové z Londýna, ti mi říkali různé zajímavé příběhy. Pravidelně tady jezdí dva Američané. Jsou to pánové důchodci . Jeden je odborník na nýtování a druhý je hutník. Každý rok přijedou, hladí si vysokou pec a fotí nýty.

**Jsou v budoucnu plánovány další rekonstrukce areálu?**

Ano, do budoucna je plánována rozsáhlá rekonstrukce koksovny a vodojem bude upraven na restauraci s vyhlídkou.

## **4.2 Anketa**

- 1. Jaký je tvůj názor na nové využití technických památek v Ostravě?**
- 2. Navštívil jsi někdy nějakou technickou památku? Zaujala tě?/ Máš v plánu navštívit nějakou technickou památku? Proč?**

**Rostislav Kňura, student oboru Geovědní a montánní turismus, 25 let**

1. Rozhodně kladný. Technické památky mají do budoucna velký turistický potenciál (taký v Ostravě prakticky jediný, proto by se ho mělo využít naplno). Jedná se o perfektní propojení industriální historie našeho města se současností. Zcela jistě se tak Ostrava zviditelní na mapě Evropy!
2. Navštívil jsem vysoké pece a důl Hlubina, Landek, důl Michal a pár dalších památek na severní Moravě a vše mě zaujalo. Určitě mám v plánu navštívit i další památky. Je to odkaz našich předků, je pozoruhodné v jakých podmínkách se zde pracovalo a jak vše fungovalo i bez počítačů a složitých systémů. Zkrátka historie mě baví.

**Eva Šindlerová, studentka oboru Ekonomická žurnalistika, 22 let**

1. Můj názor je pozitivní, líbí se mi nové využití technických památek. Přitahuje pozornost Ostravanů, ale i turistů nejen z Česka, což zvyšuje návštěvnost města a rozvíjí turismus.
2. Ano, navštívila jsem Dolní oblast Vítkovic právě při jedné kulturní akci - na Filmovém festivalu Oko, tuším že v roce 2008. V tomto otevřeném prostředí se ve večerních hodinách jednoho letního dne promítal film Kouř, který je právě z tohoto ostravského prostředí. Tento snímek je sám o sobě skvělý, ale právě atmosféra, ve které ho sledovaly desítky lidí obklopených osvětleným železným monstrem, byla geniální.

**Jan Vavrušák, student oboru Geovědní a montánní turismus, 23 let**

1. Tak například využití starého plynového jímadla v Dolní oblasti Vítkovic jako kongresové centrum je skvělý nápad. Takže jsem jednoznačně pro podobné využívání památek a jejich údržba a zpřístupnění turistům je jediné dobře.
2. Navštěvuji technické památky poměrně často. Mám to spojeno s oborem na VŠ, který studuji a také mě to baví. Mám rád technické památky rozhodně více než třeba návštěvu zoo nebo pofiderního Dinoparku atp.

**Dalibor Mička, student oboru Mezinárodní asijské studia, 24 let**

1. Jsem jednoznačně zastáncem současné transformace starých technických památek a areálů v nové objekty, které těží ze svého průmyslového původu a které budou sloužit novým potřebám moderní doby. Chátrání starých průmyslových areálů od doby tzv. "Sametové revoluce" je tak konečně učiněna přítrž a tyto objekty, které nelze jen tak vymazat z historie či současné geografie města, budou sloužit ke zatraktivnění města Ostravy a jejich zpřístupnění poslouží turistickým a vzdělávacím účelům.

2. Navštívil jsem Důl Michal a Hornické muzeum na Landeku. Obě lokality mě zaujaly svou jedinečností, neboť nikde jinde jsem neměl příležitost něco podobného navštívit. Jsou příkladem vyjímečnosti Ostravy, jakožto ne klasického turistického města s historickými domy na náměstí a jednou kašnou uprostřed, a poskytují příchozím jednoznačně zajímavé využití volného času. Mám v plánu navštívit část zpřístupněného dolu Hlubina a také Nové Vítkovice, neboť bych se rád podíval na realizaci tak jedinečného využití starých objektů.

**Zuzana Čeplá, studentka oboru Ekonomická žurnalistika, 22 let**

1. Podle mě je super, že mají tyhle "starožitnosti" nové využití.. Praha má Karlův most a my máme Vysoké pece. Kdo je víc?
2. Žádnou technickou památku jsem dosud nenavštívila. Pro mě jsou naše památky normální součástí Ostravy. Jezdím kolem nich celý život v MHD, takže mě ani nenapadlo v nich vidět nějakou zvláštnost, kterou bych měla navštívit, ale když tak nad tím přemýšlím, asi si někdy výlet udělám.

### 4.3 Ostrava se předvede v novém kabátě už příští jaro

Květen 2012. Takhle zní odpověď na otázku, kdy bude dokončena první etapa projektu Nová Karolina. Po přerušení realizace projektu v roce 2009 z důvodu ekonomické krize byla stavba obnovena v únoru 2010. Od té doby výstavba výrazně pokročila. Na staveništi je mnoho dělníků i strojů. S novým elánem jde práce všem od ruky.

Změny na Karolině lze pozorovat téměř denně. Projíždíte-li kolem, nelze si nevšimnout proskleného gigantu, který zde vyrostl během několika málo měsíců a bude Ostravanům sloužit jako obchodní a zábavní centrum na ploše 58 000 m<sup>2</sup>. Podle tiskové zprávy společnosti Multi Development, byly v dubnových dnech zahájeny práce na interiérech a do konce



Nová Karolina. Zdroj: NOVÁ KAROLINA PARK. *Nová Karolina* [online]. 2006 [cit. 2011-04-13]. Dostupný z WWW: <http://www.novakarolinapark.cz/karolina/>.

května má být objekt zcela ochráněn před povětrnostními vlivy, tzn. utěsnění skleněných ploch a dokončení střeš. Práce na staveništi jsou v plném proudu. Nově vztyčené železo-betonové konstrukce patří budoucímu obytnému komplexu se zhruba 250 byty. Neméně intenzivně se pracuje na výstavbě budoucího bulváru pro pěší, který bude spojit rezidenci s obchodně-zábavním centrem.

Do příštího jara bychom se měli dočkat také rekonstrukce historického Trojhalí. Budovy s plochou srovnatelnou s velikostí Masarykova náměstí budou využity pro sportovní a kulturní účely. Dále bude dokončeno centrální náměstí s podzemním parkovištěm a také lávka spojující Novou Karolinu s vlakovým nádražím Ostrava – Střed. Původní návrh lávky architektky Evy Jiřičné bude pro velmi nákladnou realizaci nahrazen levnějším modelem, se kterým však architektka být spojována nechce. Lávka má být dokončena do konce roku a její realizace přijde na šedesát až osmdesát milionů korun, což je podstatně méně oproti původnímu návrhu, jehož výstavba by stála až 200 mil Kč.

Velkou vráskou na čele společnosti Multi development je podle ředitele Luboše Kočího výstavba administrativní budovy. „Čelíme velmi slabému trhu s kancelářskými plochami, poptávka je minimální. K výstavbě a k financování komplexu je třeba mít smluvně zajištěnu minimálně polovinu budoucích ploch nájemními smlouvami. Uplynulých 6 měsíců probíhala intenzivní jednání s velmi nadějným zájemcem, ale nedopadla úspěšně. Musíme se tedy dále snažit projekt rozhýbat.” Budoucnost kancelářského komplexu o rozloze 23 000 m<sup>2</sup> je tedy zatím nejistá.



Administrativní budova na Nové Karolině. Zdroj: KROSTRAVA. *Kanalizace pro Novou Karolinu* [online]. 2010 [cit. 2011-04-13]. Dostupný z WWW: [http://www.krostrava.cz/www/cz/novinky/kanalizace-pro-novou-karolinu/#article\\_11112](http://www.krostrava.cz/www/cz/novinky/kanalizace-pro-novou-karolinu/#article_11112).

Dokončení všech čtyř etap projektu je plánováno na rok 2018.

## 4.4 Navštivte poklady Ostravského kraje a nejen ty kovové!

Nevíte co s časem, rádi byste se někam podívali, ale vidina dalšího zámku s kaplí už vás neláká? Navštivte černou perlu Moravskoslezského kraje – Ostravu! Město proslulé těžbou uhlí si většina lidí představuje jako poručené nehostinné místo, kde místní chodí s hlavami svěšenými a bez ohlednutí spěchají ulicemi. Pokud jste téhož názoru tak vás Ostrava mile překvapí.

Mezi největší poklady bývalého hornického města patří samozřejmě technické památky. Jedná se o průmyslové objekty, které zde zůstaly jako připomínka těžké práce, kterou denně vykonávali dělníci z Ostravy i okolí. Chcete-li poznat něco nového, Ostrava je tím pravým místem pro vás.

Technické nadšence jistě zaujme areál Dolní oblasti Vítkovic. Takzvané „ostravské Hradčany“ nabízí svým návštěvníkům jedinečnou prohlídku unikátního průmyslového areálu budovaného od první poloviny 19. století. Prohlídková trasa začíná v areálu dolu Hlubina a pokračuje přes areál vysokých pecí bývalých Vítkovických železáren. Cesta vede tedy po technologickém toku od těžby uhlí až po výrobu surového železa.



Návštěvníci mohou spatřit těžní věž dolu Hlubina a vysoké pece a koksovnu bývalých Vítkovických

Vysoké pece. Zdroj: I-REGION.CZ. *LÉTO!!! začíná megakoncertem v Dolní oblasti Vítkovic* [online]. 2010 [cit. 2011-04-30]. Dostupný z WWW: <http://www.i-region.eu/cz/kultura/leto-zacina-megakoncertem-v-dolni-oblasti-vitkovic>.

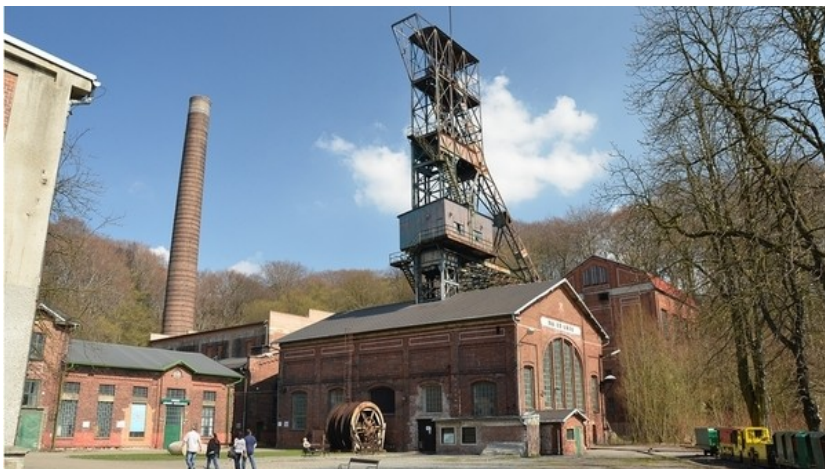
železáren. Součástí exkurze je také prohlídka kompresorovny, kde jsou k vidění dva historické kompresory z první poloviny 19. století. Industriální areál Dolní oblasti Vítkovic je jedinečným symbolem města Ostravy a proto stojí za to jej navštívit.

Neméně zajímavý je zpřístupněný areál dolu Michal z poloviny 19. století. Prohlídková trasa kopíruje každodenní cestu horníka od šaten až k těžební jámě. Expozice je



koncipována tak, aby navodila dojem tzv. posledního pracovního dne. To znamená, že návštěvníci najdou vše na svých místech, právě jako by pracovníci důl zrovna opustili.

Jedinečným propojením techniky a přírody je areál Hornického muzea Landek park. Zájemci mohou sfárat do hlubin historického dolu Anselm a na vlastní oči vidět pracovní podmínky horníků, kteří zde pracovali. Nachází se zde množství důlních i nadzemních expozic, z nichž jednou je expozice důlního záchranářství, která je největší svého druhu



Landek park – Hornické muzeum. Zdroj: NOVINKY.CZ. *Petrkovická venuše se představí na prvomájovém Dni strojařů* [online]. 24.04. 2011 [cit. 2011-04-30]. Dostupný z WWW: <http://www.novinky.cz/vase-zpravy/moravskoslezsky-kraj/ostava-mesto/1227-4162-petrkovicka-venuse-se-predstavi-na-prvomajovem-dni-strojaru-.html>.

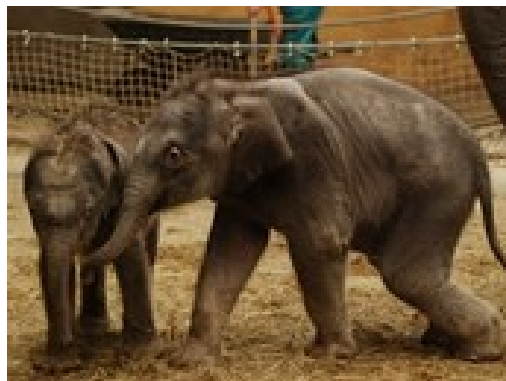
byla nalezena soška unikátní Landecké venuše. Po získání nových vědomostí se návštěvníci mohou odreagovat množstvím sportovních aktivit, které Landek park nabízí. Mohou si zde zahrát tenis, badminton, plážový volejbal či se vyřádit v lanovém centru. Pokud toužíte po klidu, naleznete jej nedaleko Landek parku. Nachází se tu národní přírodní památka Landek protkaná množstvím naučných stezek.

Chcete-li zůstat v přírodě, navštivte Dinopark Ostrava. Areál nabízí expozice druhohorních zvířat v životních velikostech. Zajímavá je také prezentace artefaktů z období starohor, prvohor a druhohor nalezených na území České republiky. K dispozici je také 3D kino. Jedinečnou podívanou teď jistě nalezneme také v ostravské zoologické zahradě. Letos na jaře se zde totiž narodila dvě sloní mláďata a jsou prvními narozenými slůňaty u nás. Zoo leží v lesoparku a nabízí možnost dlouhých procházek.

na světě vůbec. Landek park je díky rozmístění expozic ve volné přírodě spíše kombinací muzea a skanzenu, než typickým muzeem. Kromě ukázek těžké důlní techniky zde můžeme vidět i expozici

sídlíště lovců mamutů, kteří se v minulosti usídlili právě tady na Landeku. Zde také

Pokud vás Ostrava stále nepřesvědčila, bude lepší se na ni podívat s větším odstupem. Ten vám poskytne vyhlídková věž Nové radnice. Z výšky 73 metrů se můžete rozhlédnout po Ostravě i okolí. Ostravské výstaviště Černá louka nabídne kromě výstav také Mořské akvárium, Svět miniatur Miniuni, kde najdeme modely významných budov evropských měst a sedm divů světa a také Pohádkový sklep strašidel, který potěší převážně nejmenší návštěvníky. Nedaleko výstaviště stojí Slezskoostravský hrad, který je místem mnoha výstav, akcí, jarmarků, festivalů a každoročního Majálesu jedné z ostravských univerzit.



Slůňata v ostravské Zoo. Zdroj: IDNES.CZ. *Zoo otevře sloninec, starosti však dělá chřadnoucí sameček* [online]. 29.04. 2011 [cit. 2011-04-30]. Dostupný z WWW: [http://ostrava.idnes.cz/clanek.asp?c=A110429\\_110653\\_ostrava-zpravy\\_jog](http://ostrava.idnes.cz/clanek.asp?c=A110429_110653_ostrava-zpravy_jog).

Pokud zůstáváte v Ostravě na noc, nezapomeňte navštívit slavnou Stodolní ulici, jež je sídlem více než šedesáti barů a klubů. Druhý den ráno se vám Ostrava již zcela jistě zalíbí.

## 5 Závěr

Technické památky tvoří specifickou skupinu památek v cestovním ruchu. Pomalu se dostávají do zájmu účastníků cestovního ruchu i developerských společností. Nabízí množství podnikatelských příležitostí a tím jsou velkým přínosem nejen pro český cestovní ruch, ale také pro rozvoj regionů, ve kterých se nalézají a celkově pro národní hospodářství. Pro účastníky cestovního ruchu jsou přitažlivé svou jedinečností jak z hlediska starých technologií tak dobovou architekturou.

Jak bylo mým cílem, ve své práci jsem se snažila vytvořit ucelený obrázek o vybraných průmyslových památkách na území města Ostravy. Nejprve jsem vytvořila teoretický rámec a vymezila základní pojmy. Dále jsem popisovala možnosti využití technických památek, jejich současný stav a plánované projekty a pokusila jsem se sama navrhnout využití dosti zchátralé budovy vlakového nádraží v Ostravě – Vítkovicích. Své poznatky jsem se dále snažila využít ve své žurnalistické části, kdy jsem zjištěné informace publikovala prostřednictvím zvolených žurnalistických žánrů. Stanoveného cíle tedy bylo dosaženo.

Myslím si, že je v zájmu celé společnosti zachovat technické památky pro další generace, které se jejich prostřednictvím mnohou dozvědí o minulosti našeho regionu a práci svých předků. Proto podporuji jak obnovu technických památek, tak nalézání nových možností jejich využití. Problematika technických památek je stále aktuální téma. Důkazem je nejen zájem developerů o tyto objekty, ale také zakládání programů pro dotování projektů těchto památek a organizací zajišťujících jejich ochranu.

## Seznam literatury

### Tištěné publikace

1. BAKALA, J. a kol. *Dějiny Ostravy*. 1. vyd. Ostrava : Sfinga, 1993. 811 s. ISBN 80-85491-39-7.
2. ČERTÍK, M. a kol. *Cestovní ruch – Vývoj, organizace a řízení*. 1. vyd. Praha : OFF s.r.o., 2001, 352 s. ISBN 80-238-6275-8.
3. DVOŘÁKOVÁ, E. Ochrana technických památek. IN Sborník příspěvků z mezinárodního semináře *Otázky ochrany a péče o technické kulturní památky a průmyslové dědictví*. Ostrava : Státní památkový ústav, 2001, s. 33-35. ISBN 80-85034-22-0.
4. FERKO, M. a kol. *Ostrava: Turistický průvodce po industriálních památkách*. 1. vyd. Praha : Freytag & Berndt, 2010. 143 s. ISBN 978-80-7445-052-5.
5. HLUŠIČKOVÁ, H. a kol. *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku I. díl*. 1. vyd. Praha : Libri, 2002. 618 s. ISBN 80-7277-043-8.
6. JASIUK, J. Teoretický a praktický pojem technické památky. IN Rozpravy NTM Praha „*Ochrana technických památek*“. 1967, č. 27, s. 97-100.
7. KEIL, R., KOHOUTOVÁ, M. Povstání ze rzi. *Development news*. 2011, č.1-2, s. 4-7.
8. LEDNICKÝ, V. *Využití technických památek v českém cestovním ruchu*. 1. vyd. Ostrava : VŠB–TUO, 2004. 126 s. ISBN 80-248-0611-8.
9. MALÁ, V. *Cestovní ruch (vybrané kapitoly)*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická, 1999. 83 s. ISBN 80-7079-443-7.
10. MAZÁČ, J. *Technické kulturní památky*. 1. vyd. Ostrava: VŠB–TUO, 2003. 144 s. ISBN 80-248-0242-2.
11. RYGLOVÁ, K. *Cestovní ruch*. 2. vyd. Ostrava : KEY Publishinhg s.r.o., 2007. ISBN 978-80-87071-44-1.

### Internetové publikace

12. AWT REKULTIVACE. *Nová Karolina Ostrava* [online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.awt-rekultivace.cz/cz/soucasne-projekty/nova-karolina-ostrava/>.

13. ČÁSLAVSKÝ, M. Vítkovické nádraží čeká na investora. *Odborové sdružení železničářů* [online]. 07.09. 2006 [cit. 2011-04-11]. Dostupné z WWW: [http://www.osz.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=612&catid=67:cl%C3%A1nky&Itemid=55](http://www.osz.org/index.php?option=com_content&view=article&id=612&catid=67:cl%C3%A1nky&Itemid=55).
14. DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE. *Dolní oblast Vítkovice* [online]. 2010 [cit. 2011-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.dolnioblastvitkovice.cz/>.
15. DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE. *Historie NKP Dolní Vítkovice a Hlubina* [online]. 2010 [cit. 2011-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.dolnioblastvitkovice.cz/36/cs/node/1019>.
16. DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE. *Svět techniky - Science and Technology Centrum* [online]. 2010 [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <http://www.dolnioblastvitkovice.cz/36/cs/node/1303>.
17. ESTAV.CZ. *Při výstavbě Nové Karoliny spojí síly Multi Development a Passerinvest* [online]. 11.10. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.estav.cz/zpravy/nove/nova-karolina-ostrava-passerinvest.html>.
18. HETTENBERGER, V. Důl Karolina. *Ostravaci.cz* [online]. 23.03. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.ostravaci.cz/?s=z-historie-ostavy&id=41>.
19. KONSTRUKCE. *Začala stavba Nové Karoliny* [online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.konstrukce.cz/clanek/zacala-stavba-nove-karoliny/>.
20. LEDNICKÝ, V., STEFANOVÁ, Z. Využití technických staveb a zařízení v cestovním ruchu. *Moravskoslezský kraj – kraj technických aktivit* [online]. 2010 [cit. 2011-03-20]. Dostupný z WWW: [verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/zip/10-lednický.ppt](http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/zip/10-lednický.ppt).
21. MINISTERSTVO KULTURY. *Unikátní rekonstrukce technických památek v Ostravě začíná* [online]. 13.10. 2009 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.mkcr.cz/cz/tiskovy-servis/unikatni-rekonstrukce-technicky-pamatek-v-ostrove-zacina-35926/>.
22. NÁRODNÍ KULTURNÍ PAMÁTKA DŮL MICHAL. *Historie* [online]. 2007 [cit. 2011-04-11]. Dostupné z WWW: <http://www.dul-michal.cz/historie/>.
23. NOVÁ KAROLINA. *Banky poskytly syndikovaný úvěr na výstavbu obchodního centra Nová Karolina v Ostravě* [online]. 15.01. 2010 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: [http://www.nova-karolina.cz/cz/media/15\\_01\\_10.asp](http://www.nova-karolina.cz/cz/media/15_01_10.asp).
24. NOVÁ KAROLINA. *Jáma a koksovna Karolina* [online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.nova-karolina.cz/cz/historie/>.

25. NOVÁ KAROLINA PARK. *Nová Karolina park* [online]. 2006 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.novakarolinapark.cz/>.
26. OSTRAVA. *Historie města Ostravy* [online]. 2010 [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ostrava.cz/jahia/Jahia/site/ostava/lang/cs/ostava/o-meste/historie-mesta-ostavy>.
27. OSTRAVA. *Historie* [online]. 2006 [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <http://ostrava.borec.cz/history.php>.
28. PLEVA, M. Dolní oblast Vítkovic odkryje nová tajemství. *Moravskoslezsky.denik.cz* [online]. 08.04. 2011 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: [http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy\\_region/nova-trasa-bude-zpristupnena-uz-od-kvetna20110408.html](http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/nova-trasa-bude-zpristupnena-uz-od-kvetna20110408.html).
29. PLEVA, M. *Karolina*: Jiříčná se pod novou lávku nepodepíše. *Moravskoslezsky.denik.cz* [online]. 12.1. 2011 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: [http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy\\_region/lavka-na-karoline-misto-skvostu-jen-20110112.html](http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/lavka-na-karoline-misto-skvostu-jen-20110112.html).
30. PLEVA, M. Plynojem bude obrovská aula až pro patnáct set lidí. *Moravskoslezsky.denik.cz* [online]. 03.04. 2011 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://moravskoslezsky.denik.cz/podnikani/plynojem-ameriku-a-praded-spojilo-cislo-20110403.html>.
31. PLEVA, M. Sanace území po koksovňě Karolině spěje ke konci. *Moravskoslezsky.denik.cz* [online]. 24.6. 2010 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: [http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy\\_region/20100624\\_karolina\\_sanace\\_ukonceni\\_stavba\\_ostava.html](http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/20100624_karolina_sanace_ukonceni_stavba_ostava.html).
32. PLEVA, M. Z pece bude unikátní vyhlídková věž. *Moravskoslezsky.denik.cz* [online]. 13.03. 2011 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: [http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy\\_region/vitkovice\\_zmena\\_vysoka\\_pec\\_vyhliodka\\_vez20110311.html](http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/vitkovice_zmena_vysoka_pec_vyhliodka_vez20110311.html).
33. REALIT. *Projekt Nová Karolina změni Ostravu* [online]. 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.realit.cz/clanek/projekt-nova-karolina-zmeni-ostavu>.
34. REALITNÍ ZPRAVODAJ. *Nová Karolina: zatím jen opuštěné jámy* [online]. 28. 4. 2009 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.czechrealestates.com/?p=766>.
35. STAVBY V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI. *Nová Karolina* [online]. 19.02. 2010 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://msstavby.blog.cz/rubrika/nova-karolina/8>.

36. STAVBA WEB. *Karolína – Ostrava* [online]. 16.09. 2010 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <http://www.stavbaweb.cz/Urbanisticke-celky/Karolina-Ostrava.html>.
37. STRAKOŠ, M. Bruselský styl na Ostravsku I. *Protimluv* [online]. 24. dubna 2008. roč. 7 č. 1/2 [cit. 2011-04-11]. Dostupné z WWW: <http://protimluv.net/protimluv/21-22/strana.php?cislo=8>.
38. TÝDEN.CZ. *Nová Karolína vnese do centra Ostravy život* [online]. 28.08. 2008 2008 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: [http://www.tyden.cz/rubriky/bydleni/nova-karolina-vnese-do-centra-ostravy-zivot\\_77836.html](http://www.tyden.cz/rubriky/bydleni/nova-karolina-vnese-do-centra-ostravy-zivot_77836.html).
39. VÍTKOVICE MACHINERY GROUP. *Historie a současnost jsou pro nás základnou pro budoucnost* [online]. 2009 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.vitkovice.cz/9/cs/node/175>.
40. VÍTKOVICE MACHINERY GROUP. *Nové Vítkovice* [online]. 2009 [cit. 2011-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.vitkovice.cz/9/cs/node/196>.

#### **Ostatní**

41. ZÁKON č. 17/1992 Sb. o životním prostředí.
42. ZÁKON č. 22/1958 Sb. o kulturních památkách.
43. ZÁKON č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči.

## Seznam zkratk

ČVUT	České vysoké učení technické
DOV	Dolní oblast Vítkovic
NKP	národní kulturní památka
OKD	Ostravsko-karvinské doly
UNESCO	Organizace OSN pro vědu a kulturu (United Nations, Educational, Scientific and Cultural Organization)



## **Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce**

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová (bakalářská) práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové (bakalářské) práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou (bakalářskou) práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 9.5. 2011

Eva Dušková

jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

Bystřínova 25, Ostrava-Hrabůvka, 700 30